Nr 22

Za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI | Warszawa 15—31 grudnia | CENA 25 zł

NUMER poświęcony 70-tej rocznicy urodzin Generalissimusa JÓZEFA STALINA

NIEZWYCIĘŻONY WÓDZ I WIELKI NAUCZYCIEL



Jest człowiek, którego nazwisko ludzie pracy wszystkich krajów wymawiają ze szczególną czcią, szacunkiem i miłością, którego nazwisko stało się bojowym hasłem wszędzie tam, gdzie wre walka z zacofaniem, niewolą — z imperializmem o trwały pokój, o lepsze jutro ludzkości, o prawdziwą wolność dla wszystkich ras i narodów. Wszędzie tam rozbrzmiewa jednakowo w ustach różnojęzycznych mas, mocne i dźwięczne jak stal słowo — Stalin.

W kartach historii ludzkości wiele jest imion ludzi wielkich — uczonych, odkrywców, wybitnych wodzów, lecz nie było dotąd człowieka, któryby tak wiele uczynił dla całej ludzkości, co Józef Stalin. Ten wielki wódz mas ludowych, strateg, genialny organizator i kierownik ojczyzny socjalizmu niemal całe życie oddał sprawie postępu, sprawie wyzwolenia ludzkości z kajdan wyzysku.

STALIN — TO LENIN NASZYCH CZASÓW

Już od młodzieńczych lat związany z rewolucyjnym ruchem robotniczym był Józef Stalin obok Włodzimierza Lenina współorganizatorem przodującej w świecie partii proletariackiej — partii bolszewików.

Ta partia wiodła w bój o wyzwolenie rosyjskie masy pracujące na czele z klasą robotniczą i ta partia zwyciężyła. Płomień socjalistycznej rewolucji ogarnął Rosję, zmiótł złowrogi carat, zburzył cesarskie trony Świętego Przymierza, rozpalił żagiew powstania w całej niemal Europie. W krwi i trudzie rosyjskiego proletariatu rodziła się nowa era, rodziło się pierwsze na świecie państwo ludu, a jednym z jego kierowników był Józef Stalin.

Młode radzieckie państwo nie od razu mogło przystąpić do pokojowego budownictwa. Czekała je walka o swe istnienie, walka na śmierć i życie z bandą 14 imperialistycznych mocarstw, które rzuciły się na pomoc swemu ginącemu pobratymcowi rosyjskiej burżuazji.

Na spotkanie zbrojnym kohortom międzynarodowego kapitału wyszli rosyjscy robotnicy i pracujący chłopi.

Kto miał wieść ich do boju?

Decyzja partii i Lenina brzmiała — do zwycięskiego boju powiedzie ich Stalin.

I wkrótce to nazwisko stało się postrachem interwentów i białych generałów. Geniusz Józefa Stalina zadecydował o zakończeniu walki, zapewnił Rewolucji zwycięstwo.

Nazwisko Stalina nierozłącznie związało się z nazwiskiem Lenina. Właśnie Józef Stalin stał się najbliższym pomocnikiem, współtowarzyszem i współbojownikiem Lenina w pierwszym okresie budownictwa socjalistycznego w Związku Radzieckim. Na stanowisku Komisarza Ludowego do spraw narodowościowych kładł on podwaliny bratniego współżycia narodów radzieckich, a gdy Lenin umarł Józef Stalin poniósł dalej zwycięski sztandar, stając na czele Wszechzwiązkowej Komunistycznej Partii (bolszewików) i wiodąc narody radzieckie od zwycięstwa do zwycięstwa.

Potężniał Związek Radziecki w wyniku stalinowskich pięciolatek, które uczyniły z niego potęgę, niemającą sobie równej w świecie. Powstały olbrzymie zakłady przemysłowe kopalnie, huty. Zrealizowano gigantyczny plan kolektywizacji rolnictwa. Rozwinęły się w niespotykany w świecie sposób technika, nauka i kultura.

I nie bez przyczyny nazwano pięcioletnie plany budownictwa socjalizmu w Związku Radzieckim imieniem Stalina. On był przecież ich twórcą i natchnieniem. On przewodził radzieckim narodem w ich zwycięskim wykonaniu. On stał się natchnieniem potężnego ruchu współzawodnictwa socjalistycznego.

I śmiało możemy powiedzieć, że Związek Radziecki, najpotężniejsze państwo świata, krocząc w nieustannym rozwoju ku dalszemu postępowi, to najwspanialszy pomnik tytanicznej wprost działalności Józefa Stalina.

TWÓRCA I WÓDZ ARMII RADZIECKIEJ

Z imieniem Józefa Stalina związany jest rozwój, najpotężniejszej armii świata — Armii Radzieckiej. Z jego imieniem łączy się jej organizacja, wyszkolenie, jej wspaniałe zwycięstwa w latach Wojny Domowej i w okresie wojny z faszyzmem.

Józef Stalin był twórcą tej armii, która rozgromiła niemiecki i japoński faszyzm. Pod jego osobistym kierownictwem powstawały i wcielały się w czyn genialne plany strategiczne, które zniszczyły wrogów ludzkości.

Faszyzm hitlerowski, zaskoczył Związek Radziecki, rzucając przeciwko niemu całą swą machinę wojenną wzbogaconą przemysłem podbitej Europy. Lecz oto kraj socjalizmu okazał się przeszkodą — do pokonania. W okresie hitlerowskiego natarcia naród radziecki i Armia Radziecka pod kierownictwem Józefa Stalina przygotowały wszystkie te elementy, kóre złamały wrogą nawałę. Coraz potężniejsze uderzenia rozbijały hitlerowskie armie, a całością — niemającą sobie równych w historii wojen — operacji kierował Generalissimus Józef Stalin. Jego geniuszowi, poświęceniu, niestrudzonemu wysiłkowi zawdzięcza ludzkość ocalenie od zagłady. Armia Radziecka wyzwolicielka narodów niosła poprzez bohaterski szlak bojowy dumne hasło internacjonalistycznego braterstwa z masami pracującymi, z ludami całego świata.

Dziś Związek Radziecki kroczy drogą dalszej rozbudowy, a na jego czele stoi Józef Stalin. W jego postaci widzą radzieckie narody uosobienie swego bohaterstwa i patriotyzmu. Postać Stalina jest symbolem moralnej i politycznej jedności radzieckiego społeczeństwa, jest symbolem siły Związku Radzieckiego, chorążego pokoju.

Oczy wszystkich ludzi na świecie zwrócone są na Kreml, gdzie żyje i pracuje Józef Stalin. Jego słowom przysłuchuje się świat cały. Jego słowa to źródło wiary i siły tych, którzy miłują pokój i wolność, a jednocześnie drżą przed nimi wojenni podżegacze i ich sługusy. Pamięć ich zachowała bowiem niesławny koniec hitlerowskich barbarzyńców.

STALIN — PRZYJACIEL POLSKI

Szczególnie serdeczne uczucia budzi postać Stalina w narodzie polskim. Życie Józefa Stalina łączyło się od dawna mocnymi więzami z walką narodu polskiego o narodowe i społeczne wyzwolenie. Z postaci tego nieugiętego rewolucjonisty brali wzór nasi polscy bojownicy proletariatu. Ze słów Lenina i Stalina, którzy głosili hasło niepodległości Polski, brali otuchę polscy robotnicy, walczący z caratem i kajzerami. Ze słów Lenina i Stalina czerpał wiarę zakuty w kajdany niewoli naród polski. Lenin i Stalin pierwsi uznali prawo Polski do niepodległego bytu, który odzyskała ona w wyniku Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej.

A gdy Polskę spowił mrok hitlerowskiej okupacji widział skrwawiony naród polski w Związku Radzieckim i w postaci jego Wodza nadzieję wolności i zwycięstwa. I oto w 1943 roku przemówił do Polaków Józef Stalin:

(Dokończenie na str. 2.)

Stalin

TWÓRCA MOTORYZACJI ARMII RADZIECKIEJ

Historia Armii Radzieckiej od chwili powstania pierwszego oddziału Czerwonej Gwardii nierozerwalnie związana jest z osobą Józefa Stalina.

W latach wojny domowej Stalin był główną oporą Lenina w organizowaniu i kierowaniu obrony Kraju Rad. Lenin zasięgał rad Stalina w najważniejszych kwestiach polityki państwa radzieckiego, w kwestiach strategii i taktyki wojskowej.

W zaciekłej walce sił zbrojnych młodego kraju socjalizmu przeciwko siłom zbrojnym kapitalizmu wyjawiły się charakterystyczne dla Stalina cechy genialnego wodza bolszewickiego, umiejącego przewidywać bieg wydarzeń, po mistrzowsku władającego sztuką marksistowsko-leninowskiego rozwiązywania najważniejszych zagadnień wojennych, twardego i stanowczego, śmiałego i mądrego w określaniu kierunku głównego ciosu i decydującej chwili dla ofensywy.

Odgadywał on i rozbijał doszczętnie najbardziej wymyślne i podstępne plany strategiczne wrogów, obalał całą ich „naukę" wojskową, „sztukę" wojskową i umiejętności. Stalin był twórcą najważniejszych planów strategicznych w wojnie przeciw interwentom i białym. Kierował on decydującymi operacjami bojowymi. Z imieniem Stalina związane są najsławniejsze zwycięstwa Armii Radzieckiej — zwycięstwa pod Carycynem, pod Permem, pod Petrogradem, rozgromienie Denikina, Wrangla oraz innych wrogów Kraju Rad.

Stalin rozwiązywał w zupełnie nowy sposób, łamiąc ustalone prawa i poglądy, ciążące nad umysłami specjalistów wojskowych zagadnienia strategii i taktyki, uzbroił bojowników radzieckich w zasady sztuki wojskowej we współczesnej wojnie.

Zastosowawszy marksistowską metodę dialektyczną w nauce wojskowej, w teorii wojskowej, uogulniając doświadczenia trzech rewolucji, doświadczenie wojny domowej, całe wojskowo- historyczne doświadczenie przeszłości, Stalin opracował nowe zasady strategii i taktyki, dał klasyczną definicję politycznej i wojskowej strategii i taktyki, wykazał ich organiczną jedność, ujawnił treść radzieckiej nauki wojskowej, określił zadania i cel strategii i taktyki.

Już w latach wojny z interwencją ocenił Stalin w genialny sposób znaczenie manewru i możliwości szybkiego przerzucania wojsk z jednego odcinka frontu na drugi, działalności szybkich jednostek na tyłach wroga. Realizując swą dalekowzroczną myśl Stalin stworzył legendarna I Konną Armię, pierwowzór, późniejszych stalinowskich wojsk pancernych i zmotoryzowanych, która operując nieznanymi dowództwom „białych" i interwentów metodami szerzyła postrach i gromiła wojska najeźdźców Kraju Rad.

Dzięki doświadczeniom zdobytym przez zbudowaną przez Stalina I Armię Konną, Armia Radziecka posiadała już wówczas, gdy burżuazyjna myśl wojenna tkwiła w okowach wojny okopowej, teorią użycia szybkich jednostek, stanowiącą bazę dla rozpoczęcia mechanizowania Armii i tworzenia oddziałów zmotoryzowanych i pancernych.

Tak więc w pierwszych latach budownictwa Sił Związku Radzieckiego, w toku walk młodej Armii Radzieckiej, Stalin stworzył teoretyczne podstawy dla rozwoju motoryzacji wojskowej.

Fundamentem dla dalszego rozwoju motoryzacji Radzieckiej stał się Stalinowski plan uprzemysłowienia i gospodarczej przebudowy Kraju Rad.

Stalin genialnie i dalekowzrocznie przewidział że zbliżająca się nieuchronnie wojna światowa, będzie wojną silników, wojną techniki, wojną szybkiego manewru. Wypełniając przysięgę złożoną po śmierci Lenina: umacniania obronności Związku Radzieckiego i siły bojowej Jego Armii, Stalin z ogromną mądrością polecił partii i klasie robotniczej w ramach planów pięcioletnich szczególnie rozwinąć ciężki przemysł, przemysł motoryzacyjny i budowy maszyn, dający możliwość nasycenia Armii nowoczesną techniką bojową i motoryzacyjną.

Przez cały okres budowy motoryzacji Armii Radzieckiej Stalin poświęcał osobiście ogromną uwagę rozwojowi typów samochodów, czołgów i ciągników w jakie miały zostać wyposażone siły zbrojne. Przeglądał dokładnie projekty każdego nowego czołgu i samochodu, dawał wskazówki i polecenia konstruktorom.

Dzięki genialnej dalekowzroczności Stalina przemysł motoryzacyjny od pierwszej chwili poszedł po najsłuszniejszej tak pod względem gospodarczym jak i wojskowym linii rozwoju budowy ściśle określonej ilości typów samochodów.



Na skutek wytycznych udzielanych przez Stalina konstruktorom samochodów, cechowała je wielka prostota konstrukcyjna i łatwość obsługi przy jednoczesnej wysokiej wydajności i ekonomice. Przystosowanie do najtrudniejszych warunków klimatycznych i łatwość pokonywania ciężkiego terenu.

Pod osobistym kierownictwem Stalina stworzone zostały zasady konstrukcyjne czołgów, które stały się wzorem dla techniki czołgowej całego świata i zapewniły czołgom radzieckim najwyższą w świecie doskonałość łącząc: moc pancerza, siłę uzbrojenia, wielką szybkość i łatwość manewrowania w jedną harmonijną całość.

W ten sposób dzięki stałej trosce Stalina o pełne nasycenie Armii Radzieckiej najnowocześniejszą techniką motorową posiadała ona w chwili napadu faszystów na ZSRR park samochodowy składający się z kilkuset tysięcy samochodów, tysięcy ciągników artyleryjskich i czołgów, przewyższając ilościowo i jakościowo motoryzację innych państw europejskich. Równocześne na jej usługach stał potężny wewnątrzkrajowy park samochodowo-traktorowy z ponad 500 tysiącami ciągników rolniczych i setkami tysięcy samochodów. Gwarancję zaś uzupełniania Armii nowym sprzętem dawał najpotężniejszy potencjalnie przemysł motoryzacyjny stworzony w latach Stalinowskich Pięciolatek.

Dzięki genialnemu ujednoliceniu przez Stalina typów samochodów i traktorów istniała niezwykle cenna dla zmotoryzowanej Armii łatwość zaopatrzenia w części zamienne oraz możliwość natychmiastowego zastosowania bez dokonywania przeróbek, samochodów gospodarczych i ciągników rolniczych dla celów wojskowych, nieznana i niemożliwa do przeprowadzenia w krajach kapitalistycznych.

Równocześnie radziecka nauka wojenna stworzona przez Stalina po raz pierwszy niewykle genialnie określiła rolę wojsk pancernych i zmotoryzowanych, oraz zadania służby samochodowej.

Z inicjatywy i pod przewodnictwem Stalina zorganizowane zostały pierwsze w świecie wielkie związki pancerne i zmotoryzowane, bataliony, pułki i brygady samochodowe.

Podczas gdy w państwach kapitalistycznych rozwijały się co raz bezmyślniejsze „teorie" wojny błyskawicznej odpowiadające obawie burżuazji przed uzbrojeniem mas ludowych, stalinowska nauka wojenna w najsłuszniejszy sposób określiła współdziałanie wojsk pancernych i zmotoryzowanych z innymi rodzajami broni, rowinęła taktykę ich działania na wszystkich szczeblach operacji bojowych od przerwania obrony aż do okrążenia i zniszczenia przeciwnika.

Odpowiednie miejsce w stalinowskiej nauce wojennej zajęła również służba samochodowa jako jedno z najważniejszych ogniw zaopatrzenia walczącego frontu i zapewnienia wojskom zdolności manewrowych.

(Dokończenie na str. 3)



(Dokończenie ze str. 1.)

„Możecie być pewni, że Związek Radziecki uczyni wszystko co możliwe, by przyśpieszyć klęskę naszego wspólnego wroga — Niemiec hitlerowskich, by utrwalić przyjaźń polsko-radziecką i dopomóc ze wszystkich sił w odbudowie silnej niepodległej Polski".

Tak się stało. Związek Radziecki pomógł nam stworzyć Wojsko Polskie, które ruszyło w bój o wolność swej ojczyzny, a naród radziecki żywił naszych żołnierzy, odziewał ich, dał im najlepszą i najnowocześniejszą broń.

Odzyskaliśmy niepodległość, odzyskaliśmy prawdziwe wyzwolenie, a te wielkie chwile w historii naszego narodu są nierozerwalnie związane z imieniem Józefa Stalina. Wszyscy bowiem dobrze pamiętamy, że bój o wolność naszego kraju toczył się pod Jego naczelnym dowództwem.

Z imieniem Józefa Stalina związana jest sprawa naszych granic na Odrze i Nysie. On na czele delegacji Związku Radzieckiego w Poczdamie stanowczo bronił słusznej i sprawiedliwej sprawy zwrócenia Polsce jej prastarych ziem piastowskich. Dzięki niemu ziemie zachodnie tętnią dziś twórczą pracą dla dobrobytu naszej ojczyzny.

W najtrudniejszych dla naszego kraju chwilach Związek Radziecki na polecenie Generalissimusa Józefa Stalina śpieszył nam z ofiarną pomocą, przysyłając nam żywność, surowce, maszyny, kredyty pieniężne, użyczając swych kadr technicznych.

I nigdy nie zapomnimy, że dzięki Związkowi Radzieckiemu, dzięki jego wodzowi Józefowi Stalinowi nie zaznaliśmy głodu, że dźwignęliśmy się z ruin, że odbudowaliśmy Warszawę.

Czcimy Józefa Stalina, odczuwamy doń miłość i wdzięczność, gdyż widzimy w nim prawdziwego i niezawodnego przyjaciela naszego narodu, któremu jakże wiele zawdzięczamy. Dlatego wraz ze wszystkimi ludźmi pracy całego świata, broniącymi pokoju, walczącymi o lepsze jutro obchodzimy uroczyście 70 rocznicę urodzin Józefa Stalina, wodza światowego obozu pokoju i demokracji.

70 rocznica urodzin STALINA

21 grudnia 1949 r. masy ludowe na całym świecie obchodzić będą 70 rocznicę urodzin Generalissimusa Józefa STALINA, wielkiego wodza, nauczyciela mas pracujących całego świata, oraz genialnego strategika i dowódcy.

Całe życie i działalność Generalissimusa Związku Radzieckiego — Józefa STALINA są nierozerwalnie związane z działalnością Włodzimierza LENINA — są nierozerwalnie związane z historią bohaterskiej partii bolszewików i wielkiego narodu radzieckiego.

Całe życie i działalność Józefa STALINA łączą się też ściśle z międzynarodowym ruchem klasy robotniczej oraz z narodowo-wyzwoleńczą walką narodów ujarzmionych.

W osobie STALINA miliony mas pracujących całego świata widzą swego nauczyciela, którego klasyczne prace marksistowsko-leninowskie uczyły i uczą jak należy prowadzić zdecydowaną i nieustanną walkę z wrogiem klasowym — jak należy nieustannie stwarzać warunki do niezbędnego i ostatecznego zwycięstwa proletariatu, uczyły i uczą jak walczyć o wolność i jak budować socjalizm.

STALIN — to symbol wielkiej, zahartowanej w walkach bohaterskiej partii bolszewików, w której masy pracujące całego świata widzą przodującą i kierowniczą siłę klasy robotniczej, na której wzorach buduje swoją partię klasa robotnicza i masy pracujące państw demokracji ludowej i krajów kapitalistycznych.

Pod wodzą tej partii nie tylko został obalony kapitalizm w Rosji, ale została ustanowiona nowa władza radziecka — władza mas pracujących pod przewodnictwem klasy robotniczej — zbudowany został po raz pierwszy w dziejach socjalizm, który dziś pod genialnym kierownictwem STALINA, dąży do doskonalszego ustroju — komunizmu.

Klasa robotnicza całego świata wie i rozumie, że każde słowo wypowiedziane przez STALINA — jest wyrazem najgłębszych myśli i uczuć narodu radzieckiego, że jest ono drogowskazem i bodźcem do dalszych wielkich osiągnięć, torujących całej ludzkości drogę do postępu.

STALIN — wielki rewolucjonista, bojownik o władzę proletariatu jest wodzem mas pracujących całego świata, zmagających się z imperialistycznym uciskiem i z kapitalistycznym jarzmem.

STALIN — wielki budowniczy państwa socjalistycznego jest nauczycielem młodych krajów demokracji ludowej, czerpiących wzory i nauki z nieprzebranej skarbnicy doświadczeń, jaką jest dzieło jego myśli, walki i pracy.

STALIN — genialny dowódca, pogromca międzynarodowej reakcji w latach porewolucyjnych, pogromca hord faszystowskich w ostatniej wojnie jest uosobieniem wspaniałych zwycięstw sił postępu nad siłami reakcji, jest natchnieniem ludów walczących o wolność.

STALIN — wielki bojownik pokoju jest dla mas pracujących świata pochodnią, która niezawodnie wskazuje drogę do lepszego jutra, jest sztandarem wiodącym do zwycięstwa.

Wszystkie miłujące pokój narody świata widzą w osobie STALINA wielkiego, wiernego i wytrwałego obrońcę pokoju, bezpieczeństwa i swobód demokratycznych.

STALIN jest wypróbowanym i serdecznym przyjacielem narodu polskiego.

Przyjaźń ta znalazła wszechstronne odzwierciadlenie.

Dzięki stanowisku LENINA i STALINA, wielkich wodzów Rewolucji Październikowej Polska odzyskała niepodległość w 1918 roku.

W czasie ostatniej wojny STALIN poparł idee stworzenia Armii Polskiej w ZSRR. On to obiecał doprowadzić żołnierza polskiego — sromotnie zdradzonego przez swych reakcyjnych przywódców — najkrótszą drogą do Polski i obietnicy tej dotrzymał. On to sprawił, że żołnierz polski w ZSRR miał wspaniałą broń i najlepsze zaopatrzenie. On sprawił, że mogliśmy po raz pierwszy w naszych dziejach zbudować Armię na służbie ludu pracującego, która u boku Armii Radzieckiej przyniosła wolność Ojczyźnie i która stoi dziś na straży budownictwa socjalizmu w Polsce.

Po raz drugi dzięki Związkowi Radzieckiemu, dzięki Generalissimusowi STALINOWI Polska odzyskała niepodległość na gruzach hitlerowskiego imperializmu.

STALIN był rzecznikiem naszych granic na Odrze i Nysie, dzięki Niemu wróciły do macierzy Ziemie Zachodnie.

Budując nasze młode państwo ludowe odczuwamy od pierwszej chwili wszechstronną pomoc Związku Radzieckiego, pomoc STALINA we wszystkich dziedzinach naszego życia.

* * *

Józef STALIN — to genialny wódz i nauczyciel WKP(b) wielki strategik rewolucji socjalistycznej organizator i kierownik Państwa Radzieckiego. Nieprzejednany stosunek do wrogów socjalizmu, głęboka wierność zasadom marksizmu-leninizmu, połączenie w swojej działalności jasnej i zdecydowanej perspektywy rewolucyjnej, jasności celu z niezwykłą stanowczością i uporczywością w osiągnięciu go, mądre i konkretne kierownictwo odpowiadające okolicznościom, nierozerwalną łączność z masami — oto charakterystyczne cechy stalinowskiego stylu pracy.

(dokończenie ze str. 2-ej)

Z inicjatywy Stalina stworzone zostały pierwsze w świecie jednostki samochodowe, które jako odwód w rękach dowódców Armii i Frontów zapewniały im stałą możność przerzucania rezerw oraz stwarzały dane do najpełniejszego wykorzystania zdolności przewozowej parku samochodowego.

Równolegle z rozwinięciem teorii użycia wojsk pancernych, zmotoryzowanych oraz transportu zmotoryzowanego i zapewnienia Armii techicznej bazy w postaci ogromnego parku maszyn bojowych, samochodów i potężnego przemysłu motoryzacyjnego Stalin niezwykłą uwagę poświęcił sprawom związanym z przygotowaniem kadr żołnierzy i oficerów fachowców motoryzacji oraz czołgistów.

Z inicjatywy Stalina partia skierowała do stworzonej sieci specjalnych szkół zawodowych i wyższych uczelni technicznych tysiące młodzieży robotniczo-chłopskiej. Według zlecenia Stalina opracowany został system technicznego i bojowego wyszkolenia żołnierzy i oficerów wojsk pancernych, zmotoryzowanych i służby samochodowej Armii Radzieckiej, obejmujące setki szkół specjalistów i kursów. Z Jego inicjatywy zorganizowana została Wojskowa Akademia Wojsk Pancernych Zmotoryzowanych oraz Wyższa Wojskowa Szkoła Samochodowa.

W rezultacie ogromnej pracy wyszkoleniowej przeprowadzonej z inicjatywy i pod osobistym przewodnictwem Stalina, Armia Radziecka już na początku wojny z hitlerowskimi najeźdźcami posiadała oprócz najnowocześniejszej teorii użycia motoryzacji i najdoskonalszych czołgów, samochodów i ciągników również najlepiej wyszkolonych, bezgranicznie oddanych swej Socjalistycznej Ojczyźnie czołgistów i żołnierzy zmotoryzowanych.

Stworzona przez Stalina motoryzacja, wojska pancerne i zmotoryzowane w wielkich bitwach silników pod Stalingradem, Kurskiem i dziesiątkach innych rozgromiły całkowicie technikę niemiecką wykazując wyższość stalinowskiej nauki wojennej nad burżuazyjnymi i faszystowskimi „teoriami".

Równie świetnie zdał egzamin transport samochodowy zaopatrujący Armię na szlakach od Uralu i Wołgi do Berlina, wykazując genialną słuszność nadanej przez Stalina radzieckiemu przemysłowi samochodowemu linii konstrukcyjnej.

Niemniejszą opieką otoczył Stalin motoryzację Armii Radzieckiej w latach po zwycięskim zakończeniu wojny. Opracowane na podstawie Jego wskazówek opartych na doświadczeniu wojennym nowe typy samochodów, traktorów i najpotężniejszych na świecie czołgów, których produkcję w ramach powojennej pięciolatki podjął przemysł, stały wzrost potencjału całej gospodarki ZSRR wraz z opanowaniem Stalinowskiej Nauki Wojennej przez żołnierzy i oficerów całej Armii Radzieckiej wśród nich zaś żołnierzy pancernych i zmotoryzowanych, są gwarancją niezwyciężonej siły Armii Kraju Socjalizmu, obrońcy światowego pokoju, nad którą nieustannie czuwa geniusz Największego Wodza naszej epoki — Józefa Stalina.

TRANSPORTOWCY POLSCY I ŻOŁNIERZE SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ W.P. CZCZĄ SIEDEMDZIESIĄTĄ ROCZNICĘ URODZIN WODZA MIĘDZYNARODOWEGO PROLETARIATU

W dniu urodzin Generalissimusa Stalina masy pracujące całego świata dla uczczenia Wielkiego Wodza światowego proletariatu, genialnego następcy Lenina i nieugiętego obrońcy pokoju, uchwaliły szereg socjalistycznych zobowiązań. W wielkim ruchu uczczenia urodzin Józefa Stalina wzięła również udział nasza motoryzacja: Służba Samochodowa, transportowcy i pracownicy przemysłu motoryzacyjnego. Na zebraniach w jednostkach WP, w kołach ZMP-owskich, na naradach i wiecach w ośrodkach przemysłu motoryzacyjnego, wśród robotników, kierowców i warsztatowców w Wojskowych Zakładach Motoryzacyjnych, w Związku Zawodowym Transportowców, w Państwowych Zakładach Samochodowych, a dalej wśród organizacji sportu motorowego podjęto jednomyślnie uchwały, aby dla uczczenia 70 rocznicy urodzin Generalissimusa Stalina, przez wzmożony wysiłek przyśpieszyć zakończenie planów produkcyjnych, zaoszczędzić większe sumy i ulepszyć produkcję, aby — jednym słowem — jeszcze bardziej wzmienić siły i gospodarkę naszego Ludowego Państwa. I to właśnie jest najpiękniejszym podarkiem, jaki polska klasa robotnicza może złożyć Generalissimusowi Stalinowi w dniu Jego urodzin. Przez wzmocnienie bowiem naszego przemysłu, naszej motoryzacji, przez podniesienie poziomu wyszkolenia naszego Ludowego Wojska pomnażamy siły i potęgę obozu pokoju. Obozu postępu, który pod przewodem Józefa Stalina stoi twardo na straży wolności i niepodległości narodów.

I tak wśród niebywałego entuzjazmu całej załogi monterzy Wojskowych Zakładów Motoryzacyjnych postanowili dodatkowo wyremontować 5 samochodów ciężarowych i osobowych dla jednostek wojskowych oraz poczynić dalsze oszczędności materiałowe. Załoga Zakładów Mechanicznych „Ursus" uchwaliła oddać o 10 dni wcześniej tj. na 21 grudnia dzień urodzin Generalissimusa Stalina — partię 48 ciągników „Ursus", które miały być wykonane ponad roczny plan do końca br. Również Zakłady Starachowickie i Huta Ludwików dały dla uczczenia dnia urodzin Wodza światowego proletariatu dodatkowo wyprodukowane samochdy i motocykle. Państwowe Zakłady Samochodowe, poza zobowiązaniami produkcyjnymi, przygotowały modele miniaturowych samochodów, które jako dar zostaną przesłane Generalissimusowi Stalinowi. Pracownicy Państwowej Komunikacji Samochodowej postanowili dokładnie zapoznać się z życiem i pracą Generalissimusa Stalina oraz przestudiować Jego podstawowe prace. Również wzmogły swą działalność koła TPPR przy zakładach mechanicznych i przedsiębiorstwach transportowych, werbując nowych członków rozprowadzając intensywniej prasę i literaturę radziecką. W ogólnokrajowej sztafecie ZMP, zorganizowanej dla przewiezienia uchwał i deklaracji do miast wojewódzkich, a później do stolicy, biorą udział sportowcy motorowi. Setki patroli motocyklowych przewiezie meldunki polskich mas pracujących w przeddzień radosnego święta — 70-ej rocznicy urodzin Generalissimusa Stalina. We wszystkich jednostkach Służby Samochodowej na specjalnych zebraniach podjęli żołnierze nowe zobowiązania.

Uchwalone rezolucje przekazano Dowództwu. W jednej z nich czytamy:

„My, żołnierze ZMP-owcy w związku z przypadającą 70-tą rocznicą urodzin Generalissimusa Stalina w dniu 21.XII.49 r. wyrażamy głębokie przywiązanie i miłość do Wielkiego Wodza światowego proletariatu. Jako młodzież polska, szczególnie wdzięczna Generalissimusawi Stalinowi za rozgromienie faszystów, zwrócenie wolności Polsce oraz kierownictwo w nieustannej walce o pokój na świecie — zobowiązujemy się:

1) Przestudiować dokładnie życiorys Józefa Stalina, dobrze poznać Jego zasługi w dziele wyzwolenia szerokich mas ludowych spod ucisku kapitalistycznego.

2) Zorganizować uroczysty wieczór poświęcony Józefowi Stalinowi.

3) Udekorować odpowiednio świetlicę przez zrobienie haseł, wydanie specjalnego numeru gazetki ściennej oraz fotomontaży obrazujących życie i działalność Generalissimuso Stalina".

Nie zabrakło również indywidualnych wypowiedzi. Strz. Gajewski powiedział:

„Generalissimusa Stalina kochają ludzie pracy całego świata, bo widzą w nim obrońcę przed krzywdą ze strony kapitalistów, który wskazuje masom pracującym, jak trzeba walczyć i pracować, aby zwyciężyć w walce o pokój i dobrobyt. Przywiązanie i miłość dla Generalissimusa ze strony nas — żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego jest ogromna. On to umożliwił powstanie naszego wojska, on dał broń polskiemu żołnierzowi, pomagał i pomaga w dalszym ciągu w odbudowie i rozbudowie naszego państwa. Dlatego dzień urodzin Generalissimusa Stalina będzie dla nas radosnym świętem. Poprzedzimy go wzmożoną pracą na wszystkich odcinkach żołnierskiego życia. Głosując za rezolucją zobowiązuję się jednocześnie pomagać w wyszkoleniu słabszym kolegom. Będzie to mój czyn, którym uczczę 70-orcznicę urodzin Generalissimusa Stalina".

„Do dnia urodzin Generalissimusa Stalina — Wielkiego Przyjaciela narodu i Wojska Polskiego — mówił strz. Górski — zobowiązuję się osobiście wyremontować jeden samochód ponad plan".

Wielu jeszcze żołnierzy zabiera głos w dyskusji. Mówili prosto, serdecznie, przyjmowali zespołowe i indywidualne zobowiązania wyrażając tym bezgraniczne oddanie i miłość dla Wielkiego Wodza mas pracujących świata.

W fabryce opon i dętek samochodowych „Stomil" przyjęty został entuzjastycznie projekt przodowników i racjonalizatorów, aby dla uczczenia 70 rocznicy urodzin Wodza Proletariatu, przejść na produkcję wyłącznie z surowca krajowego, co da wielomilionowe oszczędności. Racjonalizator fabryki „Stomil", H. Jung, zgłosił 4 nowe pomysły wynalazcze, których zastosowanie przyczyni się do znacznego wzrostu produkcji oraz usprawnienia pracy.

Autor projektu powiedział: „Pragnąc uczcić 70 rocznicę urodzin Generalissimusa Stalina, zgłaszam te 4 projekty i wzywam rocjonalizatorów naszej fabryki oraz wszystkich racjanolizatorów w całej Polsce, aby wyrazili w podobny sposób nasz hołd i wdzięczność genialnemu wodzowi proletariatu świata".

Dwaj racjonalizatorzy, członek PZPR M. Małecki i bezpartyjny T. Ciszewski, przedstawili projekt budowy transportera napowietrznego, który połączy dwie hale fabryczne. Realizacja projektu da poważne oszczędności środków transportowych oraz pracy. Uchwalono wybudować transporter do 1 marca 1950 r.

Młody robotnik fabryki B. Jonalik zaproponował następnie wysłanie do Generalissimusa Józefa Stalina listu, w którym czytamy m. in.:

„Kochany nasz Towarzyszu Józefie Wissarjonowiczu Stalinie!

W siedemdziesiątą rocznicę Waszych urodzin pracownicy wytwórni opon i dętek Nr 1 „Stomil" przesyłają Wam najserdeczniejsze życzenia długich lat życia i zdrowia ku pożytkowi klas pracujących świata.

Życzymy Wam, aby ideały, którym służycie od młodości, przyniosły całej ludzkości pokój, szczęście i dobrobyt.

Widzimy Wasze wysiłki w walce o pokój, równoznaczne z walką o wolność i postęp człowieka, o obronę jego zdobyczy moralnych i duchowych, umysłowych i materialnych i całym sercem jesteśmy z Wami.

Swiadomi również jesteśmy, że potęga pierwszego socjalistycznego kraju, to zabezpieczenie niepodległości Polski".

Józef STALIN — jak nikt inny, umie uogólnić rewolucyjne, twórcze doświadczenie mas, podchwycić i rozwijać ich inicjatywę, uczyć masy pracujące i samemu uczyć się od nich oraz prowadzić je naprzód do zwycięstwa.

Cała działalność Generalissimusa STALINA jest dla nas wzorem połączenia olbrzymiej siły teoretycznej z wyjątkowo pod względem zasięgu i rozmachu praktycznym doświadczeniem walki rewolucyjnej.

STALIN — wspólnie ze swoimi towarzyszami broni, wypróbowanymi leninowcami, na czele bohaterskiej partii bolszewików, kieruje wielonarodowym socjalistycznym państwem robotników i chłopów, jakiego nie znała dotychczas historia.

Jego wskazówki są wytycznymi działania we wszystkich dziedzinach budownictwa socjalistycznego.

Różnorodność zagadnień rozstrzyganych przez STALINA jest niezmierzona: najbardziej skomplikowane zagadnienia z teorii marksizmu-leninizmu i podręczniki szkolne dla dzieci; zagadnienia polityki zagranicznej ZSRR i codzienna troska o rozbudowę stolicy kraju socjalizmu; tworzenie Wielkiej Północnej Drogi Morskiej i osuszanie bagien Kolchidy oraz akcja zalesienia obszarów; zagadnienie rozwoju radzieckiej literatury i sztuki oraz redagowanie statutu życia kołchozowego; rozwiązanie skomplikowanych zagadnień teorii i praktyki sztuki wojennej i troska o codzienne sprawy ludzi pracy.

* * *

Generalissimus STALIN pogłębił i bardziej jeszcze rozwinął przodującą radziecką naukę wojenną, a w szczególności:

— o obronie aktywnej,

— o prawach i zasadach przeciwnatarcia i natarcia,

— o współdziałaniu rodzajów broni i sprzętu bojowego we współczesnych warunkach prowadzenia wojny,

— o roli masowego użycia czołgów i lotnictwa,

— o artylerii jako jednym z najpotężniejszych rodzajów broni.

Na różnych etapach minionej wojny geniusz stalinowski zawsze znajdował prawidłowe rozwiązania, uwzględniające całkowicie właściwości każdej sytuacji.

Stalinowska sztuka wojenna ujawniła się tak w obronie jak i w natarciu. Według wskazówek Generalissimusa STALINA aktywna obrona wojsk radzieckich zawsze kojarzyła się z przygotowaniem przeciwnatarcia, a natarcie zawsze było połączone z trwałą i uporczywą obroną.

STALIN po mistrzowsku, z niezwykłym talentem opracował i zastosował nową taktykę manewrowania:

— Taktykę jednoczesnego przełamania frontu przeciwnika na kilku odcinkach, obliczoną na to, aby nie pozwolić nieprzyjacielowi na zgromadzenie swych odwodów dla dokonania uderzenia,

— taktykę przełamania frontu przeciwnika na kilku odcinkach w różnym czasie w taki sposób, aby jedno przełamanie następowało w ślad za drugim, obliczone na to, aby zmusić przeciwnika do straty sił i czasu na przegrupowanie swych wojsk,

— taktykę przełamania frontu na skrzydłach przeciwnika, wyjścia na tyły, okrążenia i zniszczenia wielkich zgrupowań przeciwnika.

Z genialną przenikliwością Generalissimus STALIN odgadywał plany wroga i skutecznie im przeciwdziałał. W bitwach, w których osobiście dowodził wojskami, wykazywał klasyczne przykłady operacyjnej sztuki wojennej.

STALIN dowiódł niezbicie, że o zwycięstwie decyduje ustrój społeczny i wypływające z niego stale działające czynniki wojny. Są to: wartość zaplecza, moralny duch armii, ilość i jakość dywizji, uzbrojenie armii i umiejętności organizacyjne dowódców.

Wszyscy znają niepokonaną, miażdżącą siłę stalinowskiej logiki, kryształową jasność i doskonałość jego umysłu, stalową wolę, wierność partii oraz gorącą wiarę i miłość do narodu radzieckiego i mas pracujących świata.

Wszystkim znane są jego skromność, prostota, troskliwe i serdeczne podejście do ludzi pracy i bezwzględność wobec wrogów narodu.

Powszechnie wiadomo jest także, że nie znosi krzykliwości, frazesowiczów i gadułów, utyskiwaczy i panikierów.

STALIN — rozważny, spokojny przy rozwiązywaniu skomplikowanych kwestii politycznych jest największym mistrzem śmiałych decyzji rewolucyjnych i radykalnych zwrotów.

STALIN — to genialny kontynuator dzieła LENINA lub, jak mówią w partii, STALIN — to dzisiejszy LENIN.

W STALINIE narody Związku Radzieckiego widzą uosobnienie swego bohaterstwa, swej miłości do ojczyzny, swego internacjonalizmu.

„Za STALINA! Za Ojczyznę!" — z takim hasłem na ustach żołnierze bohaterskiej Armii Radzieckiej rozgromili straszliwego wroga ludzkości — hitleryzm.

Z imieniem STALINA na ustach klasa robotnicza Związku Radzieckiego dokonała bezprzykładnych czynów bohaterstwa na polu pracy podczas Wielkiej Wojny Narodowej, zaopatrując Armię Radziecką w doskonałą technikę bojową i amunicję, przyczyniając się do zwycięstwa nad faszyzmem.

Z imieniem STALINA na ustach kołchoźnicy z zapałem i niewyczerpaną energią pracowali, aby zapewnić wyzwolicielce narodów — Armii Radzieckej — żywność, a przemysłowi surowce.

Z imieniem STALINA na ustach inteligencja radziecka ofiarnie pracowała dla dzieła obrony kraju, doskonaliła uzbrojenie Armii Radzieckiej, technikę i organizację wytwórczości, posuwała naprzód naukę i kulturę radziecką, wniosła swój przodujący wkład w skarbnicę kultury ogólnoludzkiej.

Z myślą o STALINIE cały naród radziecki szybko i skutecznie leczy rany zadane przez wojnę i walczy o dalsze podniesienie gospodarki narodowej, dobrobytu i kultury Związku Radzieckiego — wielkiego ustroju socjalizmu, nadziei milionów ludzi pracy na całym świecie.

Imię STALINA — to symbol męstwa i sławy narodu radzieckiego, to wezwanie do nowych bohaterskich jego czynów dla dobra Związku Radzieckiego, dla dobra całej ludzkości.

Na wezwanie partii bolszewickiej, Generalissimusa STALINA młodzież radziecka budowała gigantyczny przemysł socjalistyczny, budowała miasta w niedostępnych obszarach tajgi, budowała i buduje wspaniałe okręty, zdobywa Arktykę, opanowuje nową technikę w przemyśle i rolnictwie, wzmacnia obronność swojej ojczyzny i pracuje twórczo na polu podniesienia nauki i sztuki. Na polach walk minionej Wojny Narodowej młodzież ta pokazała przykłady bohaterstwa i męstwa oraz wytrwałej i zahartowanej pracy zaplecza związanej ze sprawą zwycięstwa Armii Radzieckiej. Wychowany przez LENINA i STALINA Komunistyczny Związek Młodzieży, stał się wiernym pomocnikiem partii bolszewickiej, pewnym zastępem bojowników komunizmu, wzorem dla młodzieży całego świata walczącej o wyrobienie społeczne i pokój, o lepszą przyszłość ludzi pracy.

Imię STALINA rozbrzmiewa w utworach artystycznych wszystkich narodów radzieckich w ich ojczystych językach oraz w utworach najwybitniejszych pisarzy postępowych świata, wymawiane zawsze z bezgraniczną miłością i oddaniem dla wielkiego nauczyciela, przyjaciela i wodza mas ludowych.

Imię STALINA jest sztandarem, pod którym wszystkie postępowe narody świata, narody Związku Radzieckiego i narody państw demokracji ludowej, masy ludowe całego świata walczą o pokój, o lepsze jutro ludzkości.

„Potrzebni są nam tacy inżynierowie i technicy oraz tacy ludzie na kierownicze stanowiska, którzy zdolni są zrozumieć politykę klasy robotniczej naszego kraju, którzy zdolni są przyswoić sobie tę politykę i sumiennie ją urzeczywistniać... Klasa robotnicza winna stworzyć sobie własną inteligencję z technicznym wykształceniem" (Stalin, Przemówienie na konferencji działaczy gospodarczych).

STALIN — Wielki Nauczyciel i Twórca radzieckiej inteligencji technicznej

W roku 1939 Stalin stwierdził, że w Związku Radzieckim powstała

> **„liczna nowa radziecka inteligencja; która wyszła z szeregów klasy robotniczej, chłopstwa, radzieckich pracowników umysłowych, kość z kości i krew z krwi naszego ludu — inteligencja, nie znająca jarzma wyzysku, nienawidząca wyzyskiwaczy i gotowa służyć narodom ZSRR wiarą i prawdą".**
>
> **„Sądzę", — mówił dalej Stalin, — „że powstanie tej nowej; ludowej; socjalistycznej inteligencji jest jednym z najważniejszych rezultatów rewolucji kulturalnej w naszym kraju".**

Twórcą i wychowawcą tej właśnie nowej inteligencji radzieckiej oddanej sprawie socjalizmu i służącej swą wiedzą klasie robotniczej był Józef Stalin.

Stalinowski plan powszechnego nauczania uczynił z kraju w którym przed rewolucją 76%, a w poszczególnych dzielnicach jak Azerbajdżanie, Azji Środkowej, Syberii i na Ukrainie 97% ludności nie umiało czytać ani pisać, ojczyzną światłych ludzi, gdzie analfabetyzm jest nieznany, a w szkołach podstawowych kształci się 5.200.000 dzieci chłopskich.

Równocześnie z niezmierną troską o podniesienie ogólnej oświaty Stalin rozwinął przed partią i klasą robotniczą wspaniały plan stworzenia nowej radzieckiej inteligencji technicznej, która będzie w stanie pokierować potężnym przemysłem, która z pełnym oddaniem służyć będzie masom pracującym pomocą w budownictwie socjalizmu.

Z inicjatywy i pod kierownictwem Stalina stworzony został plan rozbudowy szkolnictwa zawodowego i sieci wyższych szkół fachowych oraz uniwersytetów.

Rok rocznie poczęła rosnąć ilość szkół specjalnych i wyższych oraz uczącej się młodzieży robotniczo-chłopskiej. Nad szybką realizacją planu i właściwą linią rozwoju nieprzerwanie czuwał sam Stalin.

Jeśli w Rosji carskiej w 1913 r. było 295 średnich technicznych zakładów naukowych (technikum) to w roku 1928-29 było ich już 1050, w roku zaś 1933 — 3500 z ponad milionem uczniów.

Równocześnie z ogromnym rozszerzeniem możliwości nauki w szkołach Stalin polecił ponadto zorganizowanie przy fabrykach tysięcy kursów przeszkoleniowych dla robotników, oraz otwarcie szkół przyfabrycznych dla uczniów.

Wraz ze wzrostem średniego szkolnictwa technicznego pod kierownictwem Stalina opracowany został plan rozbudowy szkół wyższych. Gdy w roku 1928/29 ilość szkół wyższych wynosiła 132 to w rok później liczba ich podniosła się do 579, a ilość studiującej młodzieży wzrosła z 56 tysięcy do 144 tysięcy. W chwili obecnej liczba wyższych uczelni wynosi 800 a kształci się w nich 730 tysięcy studentów.

Kierując planem rozbudowy wyższych uczelni Stalin specjalny nacisk położył na rozmieszczenie ich w wielkich skupiskach klasy robotniczej i we wszystkich Republikach Radzieckich. Nowe ośrodki naukowe rozwinęły się na Uralu, Syberii, na Dalekim Wschodzie, we wszystkich republikach narodowych Azji Środkowej i na Zakaukaziu. Największe skupienia wyższych szkół powstały w Moskwie (89), Leningradzie (49), Odesie (17), Kijowie (21); Taszkiencie (14) i innych wielkich ośrodkach klasy robotniczej.

W ramach Stalinowskiego planu stworzenia inteligencji technicznej poważną pozycję zajęło szkolnictwo przygotowujące kadry dla coraz szybciej rozwijającej się dzięki planom pięcioletnim motoryzacji.

W 1929 r. powstała pierwsza średnia szkoła techniczno-samochodowa, a w 1930 pierwsza wyższa szkoła samochodowo-drogowa. Od tego czasu bez przerwy wzrastała sieć szkół samochodowych średnich i wyższych. Stworzenie specjalnych szkół samochodowych wyższych oraz średnich zapewniło należyte przygotowanie niezbędnych kadr inżynierów i techników samochodowych. Już w 15 rocznicę Rewolucji Październikowej studiowało w wyższych samochodowych zakładach naukowych ponad 10.000 studentów, a w średnich (technikum) 23.000. **W 30 rocznicę Rewolucji Październikowej sam tylko Moskiewski Instytut Samochodowo-drogowy ukończyło 1500 wysokokwalifikowanych specjalistów socjalistycznego transportu samochodowego.**

Jak wzrosły kadry samochodowe w ramach Stalinowskiego planu stworzenia inteligencji technicznej na odcinku motoryzacji ilustrują następujące cyfry. Przed rewolucją nie było w carskiej Rosji ani jednego samochodowego wyższego zakładu naukowego, ani jednego samochodowego technikum, instytutu doświadczalnego czy też laboratorium.

W roku 1947 w 30 rocznicę Rewolucji Październikowej istniało 5 samochodowych drogowych uczelni (w Moskwie, Kijowie, Saratowie; Omsku i Charkowie).

Moskiewski Instytut Samochodowo-mechaniczny oraz szereg wydziałów i oddziałów w innych politechnikach, kształcących inżynierów specjalistów samochodowych.

Ministerstwo Transportu Samochodowego poszczególnych Republik Związku Radzieckiego utrzymuje 19 technikum transportu samochodowego nie licząc drogowo-mechanicznych, technikum motoryzacji gospodarstwa rolnego i szeregu średnich szkół techniczno-motoryzacyjnych utrzymywanych przez Ministerstwo Oświaty.

W naprężonej pracy twórczej w okresie przedwojennych pięciolatek stalinowskich, a następnie w okresie wojny z faszyzmem inteligencja radziecka zdobyła olbrzymie doświadczenie polityczne i techniczne, niezmiernie podniosła swój poziom ideologiczny i zahartowała się.

Wielką siłą napędową w pracy twórczej inteligencji radzieckiej jest jej gorący patriotyzm, miłość do Ojczyzny, do swego narodu i wierność wobec Państwa Radzieckiego i ustroju socjalistycznego, miłość dla jej Twórcy i Wielkiego Nauczyciela Józefa Stalina.

Państwo radzieckie postawiło sobie za cel w okresie najbliższych 10—15 lat 2—3 krotnie przekroczyć przedwojenny poziom produkcji, w najważniejszych gałęziach przemysłu, zrealizować olbrzymi program budownictwa kulturalnego, przewyższyć poziom nauki krajów kapitalistycznych.

Realizacja wielkiego programu nakreślonego przez J. Stalina i partię komunistyczną ZSRR wymaga dalszego rozwoju prac teoretycznych, badań naukowych, nowych śmiałych porywów twórczych inteligencji radzieckiej we wszystkich dziedzinach nauki i techniki oraz zastosowania zdobyczy teorii w praktyce budownictwa socjalistycznego.

Coroczne przyznawanie nagród stalinowskich za nowe prace we wszystkich dziedzinach nauki, techniki i kultury dowodzi, że inteligencja radziecka pomyślnie pracuje nad rozwiązaniem palących aktualnych kwestii, spełniając w ten sposób swój obowiązek wobec Ojczyzny. Gwarancją dalszego pomyślnego rozwoju radzieckiej nauki, techniki, kultury; dalszego ilościowego i jakościowego wzrostu inteligencji radzieckiej, jest przede wszystkim to, że na czele budownictwa kulturalnego ZSRR stoi największy uczony naszych czasów — Józef Stalin.

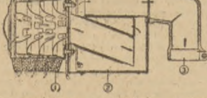
Czyste materiały pędne — gwarancją wydajności silnika

Podawanie paliwa, jak i jego czystość mają duży wpływ na pracę silnika. Stały, nieprzerwany dopływ i czystość paliwa, oraz całego układu zasilającego, jest bezsprzecznie jedną z ważniejszych podstaw pewnego rozruchu, równego i pozbawionego zaburzeń biegu silnika, a co za tym idzie — jego ekonomii i odpowiednich okoliczności do racjonalnego wykorzystania. Najważniejszym materiałem pędnym jest powietrze, zasysane w olbrzymich ilościach przez silniki spalinowe. Kierowcy, nagół nie posiadają właściwego wyobrażenia o tym, ile litrów powietrza pobiera silnik podczas pracy. Otóż przykładowo podajemy, że silnik o średniej mocy, podczas godzinnej pracy pochłania 20 tysięcy litrów powietrza. Zrozumiałe jest, że przy wyprzedzaniu, oraz przy mijaniu innych pojazdów, nawet na dobrej asfaltowej drodze, powietrze jest mocno zanieczyszczone kurzem. Zawartość jego, przyjmuje się przeciętnie jako 12 mg/m³. Wagowo, ilość ta jest znikoma, ale te mikroskopijnej wielkości drobiny, w głównej mierze zawierające kryształki kwarcu o twardości szkła, w połączeniu z olejem, powodują w krótkim czasie duże zużycie pracujących części silnika, dzięki wysokiemu współczynnikowi tarcia. Niszcząca działalność takiej substancji jaką tworzy olej połączony z kurzem drogowym, daje się porównać z rezultatem widocznym, w krótszym co prawda czasie, przy stosowaniu pasty do docierania zaworów. Możemy sobie wyobrazić co by się działo z silnikiem, gdybyśmy do oleju dodali rozrzedzonej pasty karborundowej. A właśnie kurz, zasysany przez silnik, powoduje mniej więcej te same następstwa. Dlatego też, z biegiem czasu konstruktorzy samochodowi zaczęli coraz więcej uwagi poświęcać zasysaniu powietrza i jego oczyszczaniu. W rezultacie tego, rzadkością stał się dziś samochód, czy nawet motocykl nie posiadający filtra (wyjątkami są tu pojazdy wyścigowe, w których ze względu na opór ssania nie stosuje się filtrów).

Filtry, są to w większości aparaty złożone z kilku, lub kilkunastu leżących na sobie sitek, powstałych z wytłoczonej, drobno pofalowanej blachy. Powietrze, zmuszone przez to do silnego wirowania, „gubi" swe drobniutkie zanieczyszczenia, które osiadają na sitkach. Przez odpowiedni dobór średnicy i grubości filtra, uzyskuje się tylko dość nieznaczny opór przelotu powietrza, który nie wywiera wpływu na wydajność silnika. Nadarza się tu okazja, do przypomnienia o dwóch bardzo ważnych rzeczach. Pierwsza, to fakt, że ustawienie gaźnika jest ściśle związane i zależne od filtra, a więc niedopuszczalne są zmiany filtra na mniejszy, lub całkowite jego usunięcie, bez przestawienia regulacji. Druga, to przypomnienie o konieczności regularnego czyszczenia filtra, ze względu na to, że osadzający się w nim kurz zmniejsza stopniowo przelot i ogranicza dopływ powietrza do gaźnika. Rezultatem tego, jest zmniejszenie stosunku powietrza do paliwa, a tym samym znaczne podniesienie zużycia benzyny. Dlatego jest konieczne, zależnie od okoliczności, dokładne przemywanie filtra powietrznego minimum co trzy do pięciu tysięcy kilometrów.

Ilościowo drugim z kolei, materiałem pędnym jest paliwo. Przeważnie pomimo licznych sit w stacjach benzynowych, niewidoczne dla oka zawiesiny dostają się do zbiornika nawet przez (niestety rzadko stosowane) sitka we wlewie. Osadzając się na dnie zbiornika, z wielu setek litrów, zawiesiny zanieczyszczają stale cały system paliwowy. Aby uchronić się od tego, stosuje się na dole zbiorników małe i łatwo rozbieralne osadniki, wymagające doglądania. Podkreślenia godne jest, to, że konstruktorzy samochodowi, stosują nie tylko sitka oraz osadniki w zbiorniku i pompie podającej, lecz także jeszcze w samym gaźniku, w końcówce przewodu paliwowego. Wszystkie te punkty filtrujące, muszą być zgodnie z przepisami fabrycznymi dokładnie czyszczone.

Trzecim czynnikiem niezbędnym w pracy silnika jest olej. Ponieważ i on jest narażony w swej bardzo ciężkiej i wy-



Filtr powietrzny. 1. Osadnik. 2 tłumik ssania, 3 umocowanie na gaźniku.

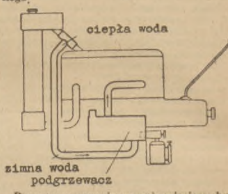
dajnej pracy na zanieczyszczenia, podlega również intensywnemu filtrowaniu. Ale nie tylko przenikanie cząsteczek brudu podczas pracy silnika zanieczyszcza olej. Jego proces wytwórczy nie zawsze jest przeprowadzony z taką dokładnością, by nawet mikroskopijne drobiny obcych ciał były z niego usunięte. Dlatego też, filtry olejowe, o bardzo dużej powierzchni oczyszczania, spełniać mogą należycie swe zadanie, przy ich przemywaniu i pielęgnowaniu zgodnie z poleceniami wytwórni. Zanieczyszczanie oleju następuje specjalnie szybko w nowym silniku i dlatego w początkach docierania zmiana oleju jest bardzo ważna i od niej zależy w przeważającej mierze długość życia silnika.

Wszystkie te prace, mające na celu utrzymanie jak największej czystości materiałów pędnych, opłacą się nam sowicie i przekonamy się w rezultacie o zwiększeniu przebiegu silnika i o poprawieniu jego ekonomicznego wykorzystania. **Zym.**

Przygotowujemy sprzęt zimowy

Racjonalizatorzy wojskowi

Odwiedziliśmy przed paroma dniami jednostkę samochodową w miejscowości N. celem zapoznania się z dokonanymi przygotowaniami do eksploatacji zimowej. Zainteresowanie nasze, dotyczyło nie tylko regulaminowych przygotowań, wykonywanych we wszystkich jednostkach, ale także czegoś odrębnego, czegoś z prac naszych racjonalizatorów samochodowych. W rezultacie nie zawiedliśmy się i poniżej z przyjemnością podajemy parę wartościowych projektów. Nie zostały one bynajmniej projektami na papierze, lecz szybko, dzięki wspólnemu wysiłkowi kierowców i warsztatowców, w wielu wypadkach poza godzinami służbowymi, zostały zrealizowane z pożytkiem dla eksploatowanego sprzętu i z celem ułatwienia pracy całego personelu technicznego.



Pierwszym poważnym osiągnięciem, było zainstalowanie przez kpr. Cieszkowskiego prostego aparatu do podgrzewania cieczy chłodzącej silnik. Wspomnienia dawnych zimowych kłopotów z uruchamianiem „ziębniętego" silnika, nasunęły kpr. Cieszkowskiemu myśl o zastosowaniu w bardzo prostej formie, aparatu do podgrzewania cieczy chłodzącej. Wykorzystując kilka cienkościennych rurek metalowych o przekroju 25 — 30 mm, wykonuje dodatkowe odgałęzienia istniejących przewodów wodnych. Stara chłodniczka olejowa, odpowiednio obudowana grubą blachą, z uchwytami do lampy lutowniczej, stwarza doskonały podgrzewacz do włączenia w obwód chłodzenia. Całość po dokładnym uszczelnieniu i pomalowaniu farbą przeciw rdzewieniu, wygląda bardzo czysto i estetycznie. Zalety powyższego rozwiązania są bardzo znaczne i wystarczy powiedzieć, że podgrzanie cieczy chłodzącej od 0° do +80°C zajmuje nie całe 15 minut czasu, przy samochodzie Zis-5. W praktyce, ten kwadransik przygotowania, gwarantuje niezawodne uruchomienie oraz tak ważne w początkowych obrotach silnika podniesienie jego temperatury celem zaoszczędzenia zużycia jego części współpracujących.

Drugim, ciekawym i praktycznym ułatwieniem eksploatacji zimowej, jest urządzenie które można nazwać „zimowym hamulcem bezpieczeństwa. Mianowicie st. strz. Urbaniak przewidując, iż nieraz przy oblodzonej nawierzchni jego naładowany Dodge pomimo zatrzymanych kół, będzie się ślizgać wskutek minimalnych oporów, wykonał dwie metalowe podkładki, wsuwane pod tylnie koła. Przypominają one używane w lotnictwie trójkątne kliny, które umieszczone pod kołami zabezpieczają samolot od ruszenia do przodu, nawet w momencie próby silników. Różnią się od lotniczych tym, że kliny wykonane przez st. strz. Urbaniaka, są z płyty metalowej grubości około 12 mm, mają w swej podstawie wkręcone około 15 śrub ostro zakończonych. Zaopatrzone w uchwyt do szybkiego wsunięcia pod ślizgające się koła, gwarantują bardzo szybkie zatrzymanie bezwładnej masy wozu. Zawieszone, celem łatwego dostępu, na hakach, pod skrzynią nadwozia, przed kołami tylnymi, umożliwiają przy zgranej obsłudze samochodu, bardzo szybkie użycie w chwili nagłego niebezpieczeństwa. (Np. przy zjeździe z niewielką szybkością ze wzniesienia zakończonego zakrętem, gdy wóz pomimo zahamowania powoli i nieuchronnie ślizga się w kierunku rowu).

Trzecim ciekawym urządzeniem, dotyczącym również polepszenia własności hamowania w zimie, jest wykonany przez plut. St. Leszka aparat do podsypywania piachu pod tylne koła, podczas hamowania. Budowa tego urządzenia jest dość prosta i polega na umieszczeniu na obu stopniach ciężarówki dwóch niewielkich skrzynek z piachem. Z dna takiej skrzynki wystaje jakby niewielki lejek zaopatrzony w część starego gaźnika z przepustnicą. Sprężynki śrubowe zamykały przepustnice a linki Bowdena, przeprowadzone przez trzy pary rolek, aż na deskę zegarów, w postaci jednego cięgła, umożliwiały otwieranie przepustnic. W praktyce, kierowca jest w stanie przez uruchomienie piaskownic, zwiększyć znacznie opór tarcia kół o jezdnię a tym samym skrócić drogę hamowania i poślizgu wozu.

Spróbujcie więc, może któreś z podanych rozwiązań racjonalizatorskich zastosujecie u siebie... a może nawet ulepszycie i podniesiecie jego wartość?

A. Zym.

Stalinowski plan uprzemysłowienia
podstawą rozwoju motoryzacji w ZSRR

Gigantyczny przemysł Kraju Socjalizmu, potężna motoryzacja i najnowocześniejsze w świecie w pełni zmechanizowane rolnictwo, nierozerwalnie związane są ze Stalinowskim Planem Budownictwa Gospodarczych Podstaw Socjalizmu—pięciolatkami, z postacią Wielkiego Nauczyciela i Wodza narodów radzieckich Józefa Stalina.

Rewolucja Październikowa obalając feudalno-kapitalistyczny ustrój carskiej Rosji i zastępując go nowym, radzieckim. otworzyła przed ZSRR nieograniczone możliwości rozkwitu, najszerszego rozwoju nauki techniki i wytwórczości. Droga jednakże, która wiodła do przekształcenia najbardziej zacofanego z pośród wszystkich krajów kapitalistycznych w najpotężniejsze ,wyposażone w najnowocześniejszą na świecie technikę mocarstwo, była niezmiernie trudna.

Młoda Republika Radziecka po odparciu najazdów carskich generałów-watażków i interwencji 14 państw kapitalistycznych stanęła w obliczu najstraszliwszego spustoszenia gospodarczego. Kraj wyniszczony był wieloletnią rabunkową gospodarką caratu i kapitalistów, ograbiony przez „białych" i interwentów. Kopalnie pozatapiane, rolnictwo pracujące średniowiecznymi metodami niezdolne do wykarmienia wielkich skupisk miejskich. Zrujnowany transport i nieliczny przestarzały przemysł.

Zwycięska partia bolszewików nie ulękła się tych trudności.Cały wysiłek skierowany został na odbudowę i przebudowę gospodarczą kraju. Najbliższym pomocnikiem Lenina w tym ogromnym dziele był Stalin. Z równą energią i mądrością z jaką bronił Radzieckiej Republiki przed interwentami Stalin poświęcił się dziełu wzmocnienia gospodarczych podstaw ZSRR. Już wówczas pisał On:

„Skierować nasz kraj z jego zacofaną, niekiedy średniowieczną techniką na tory nowej współczesnej techniki. Przekształcić ZSRR z kraju rolniczego i słabego, zależnego od kaprysów krajów kapitalistycznych w kraj przemysłowy i potężny, całkowicie samodzielny i niezależny od kaprysów kapitalizmu światowego".

Dzięki bohaterstwu radzieckiej klasy robotniczej i kierownictwu partii bolszewików prowadzonej przez Lenina i Stalina odbudowa została wkrótce zakończona. W trakcie jej jednakże zmarł wielki przywódca światowego proletariatu Lenin. Dzieło jego kontynuował dalej zgodnie ze złożoną przysięgą, umacniania siły Związku Radzieckiego, Józef Stalin.

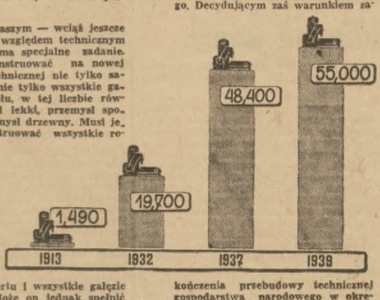
Natychmiast po zakończeniu odbudowy Stalin postawił przed partią i masami pracującymi nowe wielkie zadanie:

„Jeżeli w okresie odbudowy mowa była o należytym wykorzystaniu starych zakładów i pomocy dla gospodarstwa wiejskiego na jego starej podstawie, to teraz idzie o to, aby gruntownie przebudować i przemysł, i gospodarstwo wiejskie, zmieniwszy ich podstawę techniczną, wyposażywszy je w nowoczesne środki techniczne. To znaczy, że stoi przed nami zadanie przebudowy całej podstawy technicznej gospodarstwa narodowego".

Z niezwykłą genialnością zaplanował Stalin program socjalistycznego budownictwa, który wszedł do historii ZSRR, do historii świata; pod nazwą „Stalinowskich pięciolatek".

Dalekowzrocznie przewidział w nim Stalin podstawowe znaczenie budowy ciężkiego przemysłu i przemysłu budowy maszyn dla dalszego rozwoju gospodarstwa narodowego i umocnienia obronności Kraju Socjalizmu. Stalin uczył wówczas partię pisząc:

„W kraju naszym — wciąż jeszcze młodym pod względem technicznym — przemysł ma specjalne zadanie. Musi zrekonstruować na nowej podstawie technicznej nie tylko samego siebie, nie tylko wszystkie gałęzie przemysłu, w tej liczbie również przemysł lekki, przemysł spożywczy, przemysł drzewny. Musi jeszcze zrekonstruować wszystkie rodzaje transportu i wszystkie gałęzie rolnictwa. Może on jednak spełnić to zadanie jedynie wtedy, jeżeli przemysł budowy maszyn — ta zasadnicza dźwignia rekonstrukcji gospodarstwa narodowego — zajmie w nim przeważające miejsce".



Wzrost produkcji obrabiarek na przestrzeni 1913 — 1939

Zgodnie ze wspaniałym planem Stalina partia bolszewików i radziecka klasa robotnicza przystąpiły do zakładania podstaw potęgi gospodarczej Związku Radzieckiego, podstaw dla budownictwa socjalizmu. XIV Zjazd Partii w roku 1925 nazwany zjazdem uprzemysłowienia, entuzjastycznie uchwalił przejęcie rozpracowanego przez Stalina planu pierwszej pięciolatki. Zjazd zgodnie z mądrą i przewidującą nauką Stalina polecił:

„Prowadzić budownictwo gospodarcze pod takim kątem widzenia, aby ZSRR z kraju przywożącego maszyny i urządzenia techniczne przeobrazić w kraj wytwarzający maszyny i urządzenia techniczne".

W rekordowym czasie 4 lat, ku zdumieniu całego świata kapitalistycnego, wielki plan Stalina — pierwsza pięciolatka została, dzięki bohaterstwu i poświęceniu radzieckiej klasy robotniczej kierowanej przez partię bolszewików, wykonana. Wyniki jej zmieniły całkowicie strukturę gospodarki radzieckiej. Z zacofanego feudalno-rolniczego kraju wyrosła potęga przemysłowa.

Od nowa, lub prawie od nowa stworzony został przemysł metalurgiczny, samochodowy, traktorowy, lotniczy, obrabiarkowy, maszyn rolniczych, chemiczny. W szybkim tempie rozwijał się zacofany dawniej przemysł górniczo-paliwowy.

Po wykonaniu pierwszej pięciolatki Wielki Nauczyciel narodów radzieckich Stalin, genialnie przewidując dalszy jeszcze potężniejszy rozwój przemysłu socjalistycznego, postawił przed partią i klasą robotniczą nowe zadanie. Stalin pisał wówczas:

„Kraj nasz wszedł w taką fazę rozwoju kiedy klasa robotnicza musi stworzyć sobie swoją własną inteligencję wytwórczo-techniczną, zdolną do obrony jej interesów w produkcji jako interesów klasy panującej".

Zgodnie z zaleceniem Stalina partia skierowała do szkół dziesiątki tysięcy młodzieży robotniczo-chłopskiej. Powstały setki nowych szkół technicznych, wyższych uczelni i specjalnych akademii kształcących nową inteligencję socjalistyczną we wszystkich specjalnościach gospodarki narodowej. Przemysłowi zapewnione zostały decydujące o dalszym rozwoju doskonałe kadry techniczne.

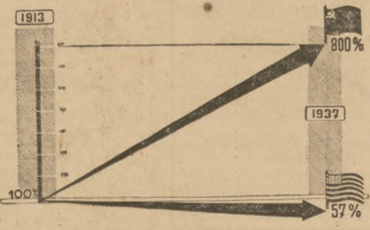
Równocześnie XVII Zjazd Partii uchwalił rozpoczęcie drugiej pięciolatki wysuwając zgodnie ze wskazówkami Stalina nowe zadanie. Rezolucja XVII Zjazdu mówi:

„Podstawowym i decydującym zadaniem gospodarczym drugiej pięciolatki jest zakończenie przebudowy całego gospodarstwa narodowego. Decydującym zaś warunkiem zakończenia przebudowy technicznej gospodarstwa narodowego w okresie drugiej pięciolatki musi stać się opanowanie nowej techniki i nowych gałęzi produkcji".

W oparciu o genialne wytyczne Stalina. o Jego stałą osobistą troskę i dogląd nad realizacją prac, rozwój przemysłu ZSRR postępował gigantycznymi krokami naprzód.

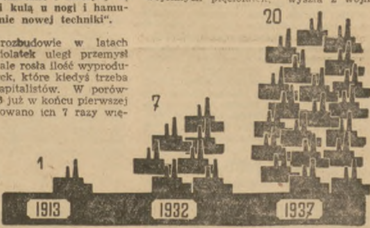
W końcu drugiej pięciolatki, produkcja przemysłowa Związku Radzieckiego w porównanu ze stanem z roku 1913 wzrosła ośmiokrotnie, podczas gdy w USA tylko o 57 proc., w Niemczech o 29 proc., w Anglii o 22 proc., a we Francji zaledwie o 1 proc. W wyniku tak olbrzymich postępów i nasycenia przemysłu najnowocześniejszą techniką, ZSRR stało się przodującym państwem świata. Wytwórczość masowa pochodziła już całkowicie z nowoczesnych zakładów i fabryk. Reasumując wyniki drugiej pięciolatki Stalin mówi:

Globalny wzrost produkcji ZSRR w porównaniu do wzrostu produkcji Stanów Zjednoczonych AP w latach 1913 — 1937



„Nie mamy już; lub prawie nie mamy starych fabryk z ich zacofaną techniką, ani starych gospodarstw chłopskich z ich przedpotopowym inwentarzem. Podstawę naszego przemysłu i rolnictwa stanowi obecnie nowa, współczesna technika. Można bez przesady powiedzieć, że z punktu widzenia techniki produkcji, z punktu widzienia nasycenia przemysłu i rolnictwa nową techniką, kraj nasz jest najbardziej przodujący w porównaniu ze wszystkimi innymi krajami, w których stare urządzenia techniczne i maszyny są dla produkcji kulą u nogi i hamują zastosowanie nowej techniki".

Najpotężniejszej rozbudowie w latach stalinowskich pięciolatek uległ przemysł budowy maszyn. Stale rosła ilość wyprodukowanych obrabiarek, które kiedyś trzeba było kupować u kapitalistów. W porównaniu z rokiem 1913 już w końcu pierwszej pięciolatki produkowano ich 7 razy więcej, przy końcu zaś drugiej aż 20 razy więcej.



Pomnożenie ilości zakładów przemysłowych od 1913 do 1937 r.

W ten sposób dzięki dalekowzroczności Stalina Związek Radziecki uniezależnił się całkowicie od wrogiej, kapitalistycznej zagranicy. Potężnemu wmocnieniu uległa siła obronna Kraju Rad, który mógł już bez obaw o przyszłość budować coraz to wspanialsze dzieła, pewny że czuwa nad jego bezpieczeństwem armia wyposażona w najnowocześniejszą technikę wyprodukowaną przez radzieckie obrabiarki. Przemysł środków produkcji stał się jak przewidział to Stalin bazą i bodźcem dla jeszcze szybszego rozwoju innych gałęzi przemysłu metalowego i lekkiego. Jemu właśnie zawdzięcza również Związek Radziecki niesłychanie szybki rozwój motoryzacji. W ten sposób genialne i dalekowzroczne określenie przez Stalina kierunku rozwoju przemysłu w pierwszych pięciolatkach, dało podstawę do niehamowanego przeszkodami wynikającymi z braku czy to surowców, energii czy precyzyjnych obrabiarek, powstania motoryzacji.

W niesłychanie krótkim czasie mogły powstać somochodowe Fabryki-Giganty i Zakłady im. Stalina w Moskwie, im. Mołotowa w Gorkim, JAZ w Jarosławiu i w 19 innych miastach. Rozwinąć się mógł na niespotykaną dotąd w świecie skalę przemysł traktorowy i motocyklowy.

Stalin otoczył przemysł motoryzacyjny specjalną troską. Wskazówki jego udzielane konstruktorom nowych modeli radzieckich spowodowały że rozwój typów samochodów ZSRR poszedł po najwłaściwszej linii zapewnienia im prostoty konstrukcji, łatwości obsługi, zdolności do pokonywania terenu i trudnych warunków klimatycznych.

Genialności wskazówek Stalina dowiodła wojna z faszystowskim najeźdźcą, podczas której załamała się niemiecka super technika, zawiodła rozreklamowana anglosaska, a samochody i traktory artyleryjskie wyprodukowane na podstawie udzielonych konstruktorom przez Stalina wskazówek, dowiodły swej wszechstronnej doskonałości.

Dzięki Stalinowskiemu planowi przebudowy i mechanizacji rolnictwa motoryzacja zajęła w gospodarce ZSRR jedno z dominujących miejsc. 7 tysięcy Stacji Maszynowo Traktorowych i ogromny park złożony z 300.000 samochodów ciężarowych obsługuje najnowocześniejsze w świecie, przebudowane przez partię bolszewików i jej Wielkiego Wodza, Stalina, rolnictwo.

Dalekowzroczność planu Stalina i kierunków rozwoju nadanego przez Niego przemysłowi w latach pięciolatek dowiodła najlepiej Wielka Wojna Ojczyźniana, podczas której przemysł radziecki zwycięsko stawił czoło przemysłowi całej podbitej przez hitlerowców Europy.

Fabryki zbudowane w okresie pięciolatek stalinowskich dawały wszystko co potrzebne było dla Armii Radzieckiej, lotnictwa i floty. Metale wysokiej jakości i materiały wybuchowe, skomplikowane maszyny i przyrządy, najdoskonalsze samoloty, czołgi działa, bomby i tysiące najlepszych w świecie i najwytrzymalszych samochodów, traktorów i motocykli. Technika radziecka i przemysł w wielkch bitwach dowiodły swej najwyższej jakości niszcząc technikę niemiecką i przewyższając ją ilościowo.

Stworzony przez Stalina przemysł socjalistyczny pomimo trudności wojenych ani na moment nie zmniejszył produkcji. Wprost przeciwnie w szeregu dziedzin wprowadzone zostały nowe udoskonalenia, wydajniejsze metody produkcji, rozbudowane nowe gałęzie wytwórczości.

Szczególnemu wzrostowi mimo ewakuacji i ograniczeń wojennych uległ przemysł motoryzacyjny. W latach wojny powstało wiele nowych fabryk jak np. w Czelabińsku, Omsku, Nowosybirsku, Kujbyszewie i wielu innych. Pod osobistym nadzorem i kierunkiem Generalissimusa Stalina opracowane zostały nowe modele samochodów których produkcję miano rozpocząć po zakończeniu wojny.

W ten sposób motoryzacja radziecka jak i wszystkie inne dziedziny gospodarki radzieckiej dzięki jedynemu, słusznemu kierunkowi rozwoju przemysłu wytkniętemu przez Wielkiego Stalina w ramach przedwojennych pięciolatek, wyszła z wojny nie tylko że nie osłabiona, lecz wprost przeciwnie wzmocniona.

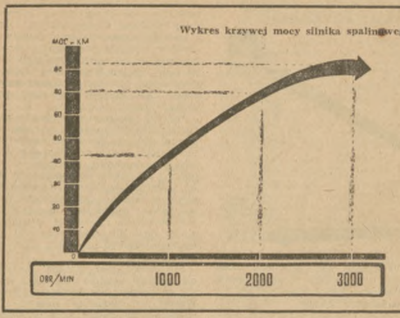
W pierwszej powojennej pięciolatce zgodnie ze wskazówkami Stalina motoryzacja zajęła jedno z najważniejszych miejsc. Ustawa o Pięcioletnim Planie Odbudowy i Rozwoju gospodarki Narodowej ZSRR stawia przed przemysłem motoryzacyjnym następujące zadania:

„Doprowadzić wydajność w 1950 roku do 500 tysięcy samochodów. Przejść do masowej produkcji nowych typów samochodów ciężarowych o powiększonej nośności, oraz do produkcji osobowych nowocześniejszych i ekonomiczniejszych. Odbudować wytwórczość samochodów gazogeneratorowych i na gaz płynny. Organizować masową produkcję samochodów z silnikami wysokoprężnymi i samochodów - wywrotek. Dokończyć budowę trzech fabryk i fabryki samochodów małolitrażowych, wybudować trzy nowe fabryki i rozszerzyć czynne obecnie. Ukończyć budowę czterech głównych zakładów montażowych. W ogólności powiększyć w ciągu lat pięciu tabor samochodowy w porównaniu ze stanem przedwojennym dwukrotnie. Zapewnić szerogie zastosowanie w transporcie samochodowym silników wysokoprężnych benzynowych o wyższym stopniu sprężania i silników o napędzie gazowym".

Dziś, gdy zadania te, jak i zadania postawione przed innymi gałęziami radzieckiej gospodarki, są w poważnej mierze wykonane, a siła i potęga ZSRR uzyskana dzięki genialnemu kierownictwu Wielkiego Stalina stała się rękojmią pokoju i szczęśliwej przyszłości świata, narody radzieckie i masy pracujące wszystkich państw i kontynentów z wdzięcznością i uwielbieniem pozdrawiają Wielkiego Stalina — Lenina dnia dzisiejszego, w dniu Jego 70-lecia urodzin.

Skrzynia biegów i synchronizacja

Jedną z zasadniczych właściwości silnika spalinowego, jest zależność jego mocy od ilości obrotów. Załączony wykres krzywej mocy, wykazuje wyraźnie, że dany silnik uzyskuje swoją szczytową moc, równą 83 KM przy 3.000 obr/min. Równocześnie, ten sam silnik przy 2.000 obr/min daje tylko 70 KM, przy 1.000 obr/min już zaledwie 42 KM, a przy 330 obr/min minimalną moc, bo niecałe 15 KM.



Może jednak zaistnieć wypadek, że potrzebując maksymalnej mocy silnika, nie możemy jechać z pełną szybkością. Na przykład przy pokonywaniu ostrych wzniesień szybkość jazdy spada znacznie, a właśnie w tym momencie potrzebujemy jak największej ilości KM. Aby umożliwić uzyskanie dużej mocy przy małej szybkości, skonstruowano urządzenie zwane skrzynią biegów i pozwalające na zmianę stosunku napędu, między silnikiem a mostem napędowym. Tak więc, zmiana biegów jest równoznaczna ze zmianą przełożenia tj. stosunku napędu. Siła napędowa nie jest już wtedy bezpośrednio, przez wałek skrzyni biegów, przenoszona na wał napędowy, lecz przez specjalnie dobrany i współpracujący zespół kół zębatych, których różna wielkość pozwala na żądane przełożenie obrotów Znaczy to, że podczas włączenia niskiej przekładni, możliwe jest uzyskanie, przy małej szybkości kół wysokich obrotów silnika, a tym samym jego dużej mocy. Jednakże zadanie to nie jest jedynym celem istnienia skrzynki biegów, gdyż zezwala ona także, na uzyskanie zmiany kierunku jazdy, a to przez odwrócenie kierunku obrotów wałka napędowego w stosunku do kierunku obrotów wału korbowego silnika.

Skrzynia biegów składa się z zespołu kilku par kół zębatych, dzięki którym mamy możność dowolnego zmieniania przełożenia podczas jazdy wprzód. Ponad to istnieje w niej urządzenie trybowe, zezwalające na zmianę kierunku obrotów i służące jedynie do jazdy w tył. Zasadę działania skrzyni biegów, łatwo można zrozumieć na przykładzie załączonego przekroju podłużnego sprzęgła i skrzyni biegów Fiata — 1100. W zamkniętą obudowę skrzyni biegów, wchodzi od strony sprzęgła wałek sprzęgłowy z umocowanym na stałe kołem zębatym 5. W tym miejscu wałek ten kończy się, a wewnątrz niego ułożyskowany jest wieńcem rolek drugi wałek tzw. napędowy, dokładnie w przedłużeniu osi wałka sprzęgłowego, przechodzący przez całą skrzynię. Pod nim znajduje się, tak zwany wałek zdawczy, z boku (niewidoczny na rysunku) wałek tylnego biegu. Jak powiedzieliśmy, na wałku sprzęgłowym znajduje się stałe koło zębate 5 zazębione zawsze z kołem 17 wałka zdawczego. Ten ostatni posiada na sobie oprócz 17 koła zębate 13, 14 i 15. Natomiast wałek napędowy, zaopatrzony jest w zespolone koła zębate 9 i 10 umieszczone suwliwie na wieloklinie i współpracujące dzięki temu wraz z wałkiem. Następnie, koło zębate 7 zazębione stale z kołem 15, ale obracające się luźno na wałku napędowym. Przesuwka synchronizatora 6 osadzona jest luźno, lecz po przesunięciu w prawo łączy wałek napędowy z kołem zębatym 7, a w lewo wałek napędowy z wałkiem sprzęgłowym. Po tym wstępnym objaśnieniu przejdźmy do poszczególnych kombinacji zazębiania.

0 A więc luz, czyli bieg jałowy to moment właśnie przedstawiony na przekroju skrzyni. Wałek sprzęgłowy obraca, po przez koło 5 cały wałek zdawczy, z którego jedynie koło 15 jest zazębione z kołem 7, to natomiast jest luźno osadzone na wałku napędowym, który dzięki temu nie obraca się i napędu nie przenosi.

Rozpatrzmy teraz sytuację przy włączeniu pierwszego biegu. Dźwig-

1 nia przekładniowa 8 przy pomocy wodzika pchnie koła 9 i 10 w prawo powodując zazębienie koła 10 z kołem 13. Droga przeniesienia momentu obrotowego będzie więc następująca: Wałek sprzęgłowy, koło 5 i 17, wałek zdawczy, koło 13 i 10, wałek napędowy. Przeniesienie to, daje bardzo małą szybkość, nawet przy maksymalnych obrotach silnika.

2 Następnie bieg drugi. Koła 9 i 10 zostają przesunięte w lewą stronę, aż do zazębienia koła 9 z kołem 14. Droga przeniesienia będzie teraz następująca. Wałek sprzęgłowy, koło 5 i 17, wałek zdawczy, koło 14 i 9, wałek napędowy. Szybkość trochę większa, dzięki większej równości kół zębatych — samochód toczy się coraz szybciej i włączamy bieg trzeci. Przesuwka 6

3 zmieni swe położenie, dążąc w prawo, czym złączy luźno osadzone koło 7 z wałkiem napędowym. Droga przeniesienia będzie więc teraz przebiegać przez wałek sprzęgłowy, koło 5 i 17, wałek zdawczy, koło 15 i 7, wałek napędowy. Równość kół zębatych jest coraz bliższa stosunkowi 1 do 1, — samochód uzyskuje jeszcze większą szybkość, a

4 w momencie włączenia czwartego biegu mamy tak zwane przełożenie bezpośrednie, czyli wprost złączenie przesuwką 6, przesuniętą w lewo, wałka sprzęgłowego z wałkiem napędowym. Przez nie więc, będzie przebiegać moment obrotowy silnika na wał napędowy.

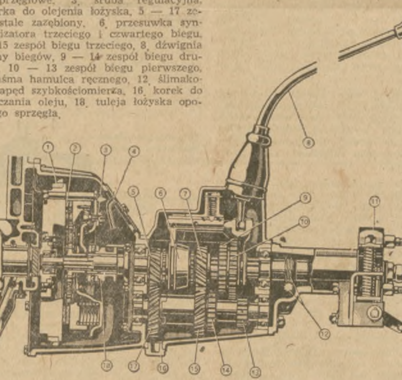
Opisana skrzynia biegów posiada cztery biegi w przód i jeden do tyłu. W tym bieg trzeci i czwarty synchronizowane. Cóż to znaczy? Otóż, nowoczesne samochody przeważnie droższe i wyższej klasy, posiadają celem zapewnienia całkowitej cichobieżności — skrzynie biegów synchronizowane. Pojęcie to, określa zespół kół zębatych pozostających w stałym zazębieniu, gdzie włączenie biegów polega na przesuwaniu sprzęgiełek kłowych (przesówki) pomiędzy poszczególnymi kołami zębatymi. Sprzęgiełka te, umieszczone suwliwie na wieloklinie wałka napędowego, zezwalają na połączenie luźno obracających się kół z wałkiem napędowym. Ponieważ jednak, na skutek stałego zazębienia, istnieją duże różnice szybkości obrotów pomiędzy wałkiem, a kołami zębatymi, sprzęgiełka te, oddzielone są od kół zębatych małymi sprzęgiełkami ciernymi. Zezwalają one, w momencie przesuwania sprzęgiełka kłowego najpierw wyrównać (skutkiem tarcia) obroty wałka i koła zębatego, a następnie, całkowicie bez najmniejszego zgrzytu, zazębić sprzęgiełko kłowe. To właśnie nazywamy cichobieżnością lub synchronizacją skrzyni biegów.

O uszkodzeniach i obsłudze skrzyni biegów napiszemy następnym razem.

Żym.

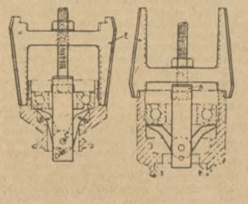
Przekrój podłużny skrzyni biegów i sprzęgła samochodu Fiat 1100

1. Koronka koła zamachowego, 2. Tarcze sprzęgłowe, 3. śruba regulacyjna, 4. rurka do olejenia łożyska, 5 — 17 zespół stale zazębiony, 6. przesuwka synchronizatora trzeciego i czwartego biegu, 7 — 15 zespół biegu trzeciego, 8. dźwignia zmiany biegów, 9 — 14 zespół biegu drugiego, 10 — 13 zespół biegu pierwszego, 11. taśma hamulca ręcznego, 12. ślimakowy napęd szybkościomierza, 16. korek do spuszczania oleju, 18. tuleja łożyska oporowego sprzęgła.



Dążymy do ułatwienia pracy

Jakże częste są „męki" monterów-fachowców i monterów-amatorów przy naprawie samochodów lub motocykli, gdy natrafią na konieczność usunięcia łożyska tocznego z otworu, który za łożyskiem jest ślepy lub o tak małym przekroju, że wybicie łożyska staje się nie możliwością. Jednak takie sytuacje zdażają się na tyle często, że opłaca się wykonać dla ułatwienia sobie pracy, specjalny wyciągacz do łożysk.



Wyciągacz ten, pokazany na załączonym rysunku, składa się z pręta A, rozwidlonego na dole, gdzie na sworzniu C umocowane są wahliwe zaczepy B. Ruch obu zaczepów jest ograniczony, tak na zewnątrz jak i do wewnątrz, kołkiem D i odpowiednimi wycięciami w ruchomych częściach. Śruba ściągacza przesunięta jest luźno przez otwór w pręcie A i przez specjalną, odporną na odkształcenia, ramę E. Dla wyciągnięcia łożyska z gniazda, przesuwa się pręt A, ze złożonymi zaczepami przez środek łożyska, tak aby zaczepy B oparły się końcami o zewnętrzny pierścień łożyska, od wewnątrz gniazda. Następnie dokręcając nakrętkę E stwarza się równomierny nacisk potrzebny do wyjęcia łożyska. Rysunek przedstawia dwa położenia wyciągacza przy wyjmowaniu łożysk z dwóch różnych gniazd.

G. B.

WZYWAMY
Sekcje Młodych AP do współzawodnictwa

Od czasu, gdy Sekcja Młodych przy AP w Warszawie zorganizowała pierwszą wyprawę do PKS na Wolę, minęły 3 miesiące. W czasie tych trzech miesięcy występowaliśmy czynnie w innych ośrodkach motoryzacyjnych, dając bezinteresowny wkład w rozbudowę i polepszenie stanu naszego transportu samochodowego.

We wrześniu na ogólnym zebraniu Sekcji zastanawialiśmy się nad nowym „obiektem" naszego zainteresowania. Przypomniała się nam Stacja Obsługi autobusów PKS na Woli. Postanowiliśmy zorganizować tam powtórną wycieczkę.

Od wysunięcia projektu do jego zrealizowania nie upłynęło dużo czasu. Mieliśmy po raz drugi na Woli zadokumentować swój zapał do pracy, która sprawia nam wielką przyjemność, a to dlatego, że możemy przyczyniać się do sprawniejszego funkcjonowania taboru autobusowego.

A teraz do rzeczy. Co było przedmiotem naszego zainterowania na Woli?

Po przybyciu na teren PKS-u i załatwieniu drobnych formalności związanych z podaniem liczby i nazwisk kolegów, zapoznaliśmy się z personelem technicznym. Była to inna zmiana mechaników. W maju pracowaliśmy z inną. Podobnie jak wówczas, rozdzieliliśmy się na grupki, które pod kierownictwem mechaników wykonywały swoją robotę. A wyglądało to tak. Po odebraniu od kierownika listy, na której były wyszczególnione uszkodzenia i niedomagania danego autobusu, chłopcy zabierali się z miejsca do roboty. Pierwszej grupie wypadło zmienić przedni lewy resor „Chaussona". To była fraszka. Mówię fraszka dlatego, iż wiemy co to znaczy zmieniać resor u „Fiata", a w dodatku tylni. Jak gdyby na zamówienie, innej grupie wypadło zmienić również „resorek" (130 kg) ale... u „Fiata". Miny się poprawiły, gdy okazało się, że przedni. Z tymi resorami to jest cała historia. Nie ma dnia, ściślej mówiąc nocy, żeby nie potrzeba było w tym czy innym autobusie zmieniać resoru. Pióra są wykonane z niezbyt dobrej stali i łatwo pękają.

Prócz resorów, niektórzy koledzy spotykali się z wadliwym funkcjonowaniem „servo"—mechanizmu pomocniczego przy kierownicy. Jak wiemy, w „Chaussonaach" kierowanie jest ułatwione przez zastosowanie mechanizmu powietrznego, co w znacznym stopniu ułatwia pracę kierowcy w czasie jazdy. Poza tym, nie było autobusu, u którego nie „nawalała" elektryczność. To też i koledzy elektrotechnicy mieli zjęcie. Do poważniejszych spraw w tej dziedzinie należała naprawa rozrusznika, które; szybko z mechanikiem elektrotechnikiem, dokonano.

Na całość naszego zajęcia składało się sprawdzenie instalacji hamulcowych, ciśnienia w oponach, mechanizmu zamykającego drzwi itp. Po gruntownym przeglądzie, wóz odsyłano do mycia i smarowania, gdzie tą pracą zajmowali się pracownicy PKS-u. Musimy przyznać, że przy tej pracy wielu kolegów zapoznawaało się z wieloma zagadnieniami konstrukcyjnymi autobusów, co w sumie podnosiło i uzupełniało nasz zasób wiadomości natury technicznej.

Pracowaliśmy od godz. 9 wieczór do 4.30 rano, sumiennie spełniając powierzone zadanie, wyrazem czego była pochwała ze strony mechaników. Jak poważnie ustosunkowaliśmy się do pracy na terenie PKS-u, może świadczyć następująca rezolucja, jaką powzięliśmy na zebraniu sekcji. Mianowicie, co tydzień na teren obsługi autobusów na Woli będzie przychodziło kilkunastu kolegów, aby w ten sposób zadokumentować swe zrozumienie dla potrzeb naszego tranasportu.

Oprócz pracy na terenie zewnętrznym zajmujemy się w sekcji prowadzeniem kursów dokształcających z dziedziny mechaniki samochodowej, aby z kolegów wstępujących do naszego klubu i niedostatecznie orientujących się w zagadnieniach samochodowych, uczynić wartościowy element przyszłych konstruktorów i budowniczych motoryzacji. Naszym zamiarem na najbliższy okres jest nawiązanie łączności z „Sekcją Młodych" przy Automobilklubie Czechosłowackim w Pradze, ponieważ spodziewamy się, że stosunki z młodzieżą bratniej Czechosłowacji mogą nam przynieść wiele korzyści.

Chcielibyśmy również za pośrednictwem „Za Kierownicą" (które to pismo wszyscy czytamy) wezwać kolegów z innych ośrodków Automobilklubu w Polsce do współzawodnictwa w pracy, jaką możemy zaofiarować państwu, do energicznego szerzenia hasła motoryzacji kraju, oraz do zaznajomienia otoczenia z polskimi osiągnięciami na polu odbudowy własnego przemysłu samochodowego, który w postaci wyprodukowanego pierwszego całkowicie polskiej konstrukcji samochodu ciężarowego „Star 20" daje znać, że rozwija się szybko i wkrótce uniezależni nas od dostaw zagranicznych.

R. PACOCHA
czł. „Sekcji Młodych" przy AP
w Warszawie

Droga do zwycięstwa

ALEKSY TOŁSTOJ

Gabinet Lenina w Kremlu. Noc. Wiatr. Deszcz zacina w szyby. Przy biurku siedzi Lenin. Rozmawia przez telefon.

LENIN: „Źle słychać... Gdzie wykryto patrole Kutiepowa? Pod Mceńskiem? Co się dzieje w sztabach? Bardzo źle słychać... Cofamy się nadal? Dziewiąta i dwunasta armia też się cofa? Słyszycie co mówię, Sergo? Jutro zapadnie decyzja. Do widzenia... (Odkłada słuchawkę. Pogrąża się w czytaniu rękopisu. Telefon. Podnosi słuchawkę). Tak. Orzeł padł. Posuwa się w kierunku Tuły... Nie katastrofalna, ale ciężka... Archiwa? Nie rozumiem, jakie archiwa?! Rządowe... Gdyby walki toczyły się nawet na przedmieściach Moskwy, to i tak uważałbym, że zwycięstwo mamy zapewnione... A myśl o ewakuacji, to tchórzostwo i zbrodnia. (Odkłada słuchawkę. Znów zabiera się do czytania. Ciche pukanie do drzwi. Lenin wstaje i otwiera. Wchodzi Stalin — w ręku trzyma zwiniętą w rulon mapę, gazetę i list).



LENIN: Przeczytałem.

STALIN: Przeczytaliście? A ja przyniosłem mapę.

LENIN: Bardzo dobrze. Dajcie daj cie, (rozkłada mapę na biurku). Dzwonił Sergo.

STALIN: Przysłał list przez gońca. Telefonował chyba w tej samej sprawie (podaje list Leninowi).

LENIN: Według ostatnich wiadomości patrole Kutiepowa są pod Mceńskiem.

STALIN: Nie ma ich tam... Sztab frontu robi panikę. A to ciekawe, spójrzcie Włodzimierzu Iljiczu... (pokazuje gazetę).

LENIN: Co to — „Times"?.. Portret Denikina!...

Car Antoni...

STALIN: I podpis: car Antoni... Nowa dynastia...

LENIN: To już go Anglicy koronują?...

STALIN: Zostawiają mu właściwie gubernie moskiewską w granicach z XVII w...

LENIN: Genialni są ci Anglicy! Przecież oni, słuchajcie, błądzą w historii, jak barany w ciemnościach, zderzając się łbami. Boją się dialektyki jak ognia. Zgłupiała, zgłupiała ta burżuazja po wojnie... Odchodzi od zmysłów ze strachu przed bolszewikami... Wścieka się, goni, przyśpiesza wypadki... I tu właśnie będziemy ją bić dokładnie, według planu... Po tym krwiożerczym artykule Finlandia, Estonia i Łotwa już, oczywiście, w żadnym wypadku nie wystąpią przeciwko nam... Dzięki wam, milordowie! Z wściekłości i strachu Anglia straciła całkiem spryt dyplomatyczny. To fakt. Ot, co źle: nasze armie mogłyby się teraz nie cofać... Przyczyna jest jasna — macie rację, zupełną rację... (przerzuca kartki). Macie zupełną rację towarzyszu Stalin.

STALIN: Wziąć choćby wiadomość o Kutiepowie... W Orle napotkał poważny bierny opór. Chłopi nie dostarczyli mu chleba.

LENIN: A więc to prawda?

STALIN: Tak... Kutiepow przebąkiwał już coś o nafcie i soli... Obejmuje przekupki na rynku... Kutiepow i cały ten Denikin trzymają się tylko dzięki temu, że w Armii Czerwonej dowództwo wojskowe Trockiego widzi jedynie środek... A w chłopstwie widzi mięso armatnie. Włodzimierzu Iljiczu! Armia Czerwona chce się bić... Chodzi tylko o dowództwo... Przeczytajcie list Sergo.

LENIN: (nachyla się do lampy, czyta) „Jeździłem do sztabów armii i piszę wam teraz ze sztabu frontu... Widziałem coś niewiarygodnego. Coś co graniczy ze zdradą, jakiś lekkomyślny stosunek do sprawy, absolutne niezrozumienie powagi chwili... W sztabie frontu — bałagan..."

STALIN: Sergo wstydził się napisać wam bardziej dobitnie.

LENIN: ...W oddziałach wytworzono nastrój jakoby sprawa władzy radzieckiej była przegrana, — tak czy owak nic się nie poradzi... Gdzież jest ów porządek, dyscyplina i regularna armia Trockiego... Jak mógł on dopuścić do takiego rozkładu?". (Wiatr uderza w szyby czymś ciężkim i miękkim. To wrony moskiewskie gnane wiatrem po świecie. Chodzi ze Stalinem po pokoju). Rozkład... Diabli wiedzą co to ma znaczyć!

STALIN: (mówi spokojnie, stanowczo, wkładając w słowa całą siłę uczucia). Chodzi tu o dni, a nawet o godziny...

LENIN: A półkożuszki i buty wpadły jednak w ręce Kutiepowa?

STALIN: Z niepojętych przyczyn skierowano pociąg do Orła i jeden z pułków Korniłowa zafasował nasze półkożuszki... Podziękowano nam nawet przez telefon...

LENIN: To samo z amunicją...

STALIN: To samo z amunicją i też z „niepojętych przyczyn".

LENIN: Jutro przedstawię wam plan K. C. Prawdopodobnie... Jestem przekonany... (przerzuca kartki). Plan strategiczny Trockiego polega na tym, ażeby uchylając się od uderzeń pod Moskwą przedostać się na głębokie tyły Denikina i w ten sposób odciągnąć jego siły od Moskwy...

STALIN: Cóż to za plan strategiczny — to zakrawa na anegdotę... Plan Trockiego nieuchronnie wyda Moskwę w ręce Denikina. Jeśli zaatakować głębokie tyły Denikina — on w odpowiedzi wszystkimi siłami uderzy na Moskwę i tyle... Jeśli nacisnąć na jeden koniec huśtawki drugi podskoczy do góry — podskoczy z tym większą siłą, im silniej naciśniemy.

LENIN: A więc proponujecie stworzyć grupę uderzeniową i zacząć od rozbicia Kutiepowa pod Orłem...

STALIN: Musimy natychmiast wywołać przełom na głównym froncie. Musimy przejść do natarcia na główne siły Denikina, posuwające się w kierunku Moskwy i rozbić jego najlepszę doborowe jednostki. Musi to być atak czołowy. Żołnierz rewolucji widzi sens tylko w natarciu, toruje sobie wtedy drogę do szczęśliwego życia, widzi to życie na ostrzu swego bagnetu. Socjalizm jest dlań równie osiągalny jak i przyszły urodzaj...

LENIN: (zatrzymuje się) Słusznie... Dobrze powiedziane.

STALIN: Jeśli każe się żołnierzowi cofać nie wiadomo dokąd i po co, jeśli nie ma przy nim mądrego komisarza politycznego, jeśli zdany jest na łaskę sztabowych bałaganiarzy — wie on wówczas tylko jedno: sprzedaje się rewolucję, sprzedaje się socjalizm. „Naprzód!" — oto jedyne hasło zrozumiałe dla Armii Czerwonej. O odwrocie nie chce ona nawet słyszeć...

LENIN: Tym większa byłaby to zbrodnia.

STALIN: Nie będziemy nacierać według oderwanych linii geograficznych, lecz trasą strategii klasowej. Uderzymy na całą głębokość denikinowskiego klinu przez Zagłębie Donieckie na Rostów... Zgodnie z tym planem armie nasze będą się posuwać w przyjaznym środowisku donieckiego proletariatu, który dostarczy nam rezerw i udzieli nam wszelkiej pomocy. Opanujemy najważniejszą sieć kolejową i główną arterię, która umożliwia teraz dostawę żywności dla armii Denikina. Przetniemy jego armię na dwie części: armię ochotniczą rzucimy Machno i partyzantom na pożarcie, armii zaś kozackiej zagrozimy obejściem od tyłu. Będziemy mogli w ten sposób poważnić Kozaków z Denikinem. Zdobędziemy węgiel a Denikin zostanie bez węgla.

LENIN: Jakie stawialibyście warunki, towarzyszu Stalin?

STALIN: Gdyby mój plan został przyjęty?

LENIN: Jest przyjęty...

STALIN: To świetnie... Przyznam wam się Włodzimierzu Iljiczu, że denerwowałem się nieco... Pojadę na front, jeśli Trocki nie będzie się tam do niczego wtrącał... Trocki nie śmie pokazać się na froncie... Oto mój pierwszy warunek... Trzeba odwołać z frontu ludzi, których uważam za nieodpowiednich i przysłać na ich miejsce nowych ludzi, zdolnych — jak sądzę — wypełnić zadanie. Oto mój drugi warunek...

LENIN: Grupę uderzeniową dla rozbicia Kutiepowa utworzy się z jednostek 14 Armii. A kierownictwo polityczne...

STALIN: Sergo Ordżonikidze...

LENIN: Doskonale... KC zbierzemy... (spogląda na zegarek) za trzy-cztery godziny... Wiecie — nikt ostatnio nie sypia... Tak... Macie zupełną słuszność... Trzeba jeszcze więcej wcielać robotników do Armii Czerwonej, wysuwać ich na stanowiska komisarzy... Tak właśnie przesączać się będzie socjalizm w codzienne życie każdego żołnierza... (powstrzymuje Stalina, sięgającego ręką po zapałki). Ostrożnie..., Dajcie mi — ja sam... (zapala zapałkę). Nabrałem już wprawy... Te zapałki są straszne niebezpieczne, siarka odpryskuje i wpada prosto do oka...

STALIN: Dziękuję...

LENIN: A więc kiedy jedziecie do sztabu do Serpuchowa?

STALIN: Natychmiast. Chciałbym wyjechać przed świtem. Włodzimierzu Iljiczu, może byście jednak odpoczęli trochę...

LENIN: A mnie się właśnie wasz wygląd nie bardzo podoba. Wyglądacie na chorego... Z „mieniem państwowym" trzeba się obchodzić delikatnie... Chodźcie do kuchni, przekąsimy coś nie coś. Zabierzemy ze sobą mapę... A więc wiosną orać już będziemy w całym kraju...

STALIN: Pozwólcie uścisnąć waszą dłoń, Włodzimierzu Iljiczu. Zdumiewająca siła optymizmu jest w narodzie... I w was...

LENIN: Ręczę wam: za dziesięć — piętnaście lat wszystko doprowadzimy do porządku... Bez cudów... Twórcze siły narodu gromadziły się przez tysiące lat w oczekiwaniu tej godziny.

STALIN: A godziny wolno płyną... Chciałoby się popchnąć wahadło... (Telefon. Stalin podnosi słuchawkę). Serpuchow... Znów Sergo... To ja, Stalin... Mów głośniej Sergo... Partyzanckie powstanie? Na tyłach Kutiepowa? (Zwracając się do Lenina). Partyzanckie powstanie na tyłach Kutiepowa... (Lenin szybko podchodzi do biurka i podnosi drugą słuchawkę. Obaj słuchają w milczeniu).

Kantata o Stalinie

Na ziemi szerokiej i w nieba głębinie,
Gdzie orzeł samotny ulata nad śnieg,
O wodzu narodów radzieckich, Stalinie,
Przepiękne wciąż pieśni układa nasz wiek.

A leci ta pieść niby ptak srebrnopióry
I drży przed jej gniewem ciemięzca i wróg.
I niczym są dla niej granice i mury,
I druty kolczaste, i straże i knut.

Ta pieśń się nie lęka obławy ni kuli,
Porywa do walki płomienny ten śpiew.
Z tą pieśnią na ustach i Murzyn, i kulis,
I chiński bojownik przelewa swą krew.

Na ziemi szerokiej i w nieba głębinie,
Gdzie orzeł samotny ulata nad śnieg,
O mądrym, kochanym przez ludy Stalinie
Przepiękne wciąż pieśni układa nasz wiek.

Tłum. L. Pasternak

Ruszyliśmy ze startu na nowym etapie

W okresie walki o podniesienie poziomu życia i wszechstronny rozwój mas ludowych — coraz wyraźniej daje się zauważyć, że ruch sportowy, wychowanie fizyczne w Polsce odnajdują dziś właściwy i jedynie słuszny kierunek rozwoju. Start do nowego etapu na który wkracza pewnie i zdecydowanie cały polski sport, umożliwiły doniosłe, wrześniowe Uchwały Biura Politycznego KC PZPR. Stały się one drogowskazem wyznaczającym nie tylko kierunki wszechstronnego wychowania fizycznego, ale obejmując całokształt zagadnień kultury fizycznej, zapewniły zdrowe, wartościowe oblicze naszego sportu. Tak więc Uchwały Biura Politycznego podkreśliły znaczenie wychowania fizycznego młodzieży, przysposobienia narodu przez sport do produktywnej pracy i obrony Ludowego Państwa oraz wytknęły przed sportem polskim wspaniały, godny największych wysiłków, cel

— **Polska zmierzająca do socjalizmu** — czytamy we wstępnej części Uchwały Biura Politycznego — **winna być krajem zdrowych i mocnych ludzi, radujących się życiem, którym wychowanie fizyczne i sport wyrobią siłę woli, opanowanie i odwagę, wytrzymałość na trudy i umiejętność zespołowego życia i wysiłku, ludzi przygotowanych do pracy dla Ludowej Ojczyzny i do obrony w razie potrzeby jej granic".**

W marszu tym cele i zadania polskiego sportu motorowego nabierają szczególnego znaczenia i różnią się zasadniczo— należy to z całą siłą podkreślić — od celów, jakie przyświecają sportowi w ustroju kapitalistycznym. Dlatego musimy wyzbyć się jaknajprędzej różnych naleciałości, pokutujących jeszcze gdzieniegdzie wśród naszych działaczy i sportowców-motorzystów. Naleciałości z niesławnej pamięci okresu międzywojennego, w którym bezmyślne naśladowanie zachodnich „lepszych" metod wyrządziło tak wiele szkody w sporcie motorowym. Zwłaszcza obecnie kiedy struktura klubów i sekcji motorowych poszła po linii pionów sportowych przy Związkach Zawodowych i przy masowych organizacjach młodzieżowych, umożliwiając im swobodny i pełny rozwój. To też tym bardziej skrupulatnie winniśmy przeprowadzić w naszych szeregach krytykę i samokrytykę.

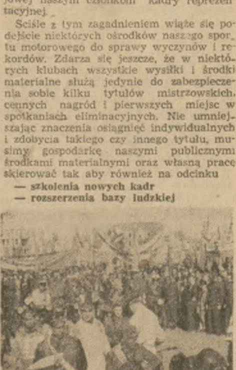
USUWAMY STARE BŁĘDY

Raz na zawsze zniknąć musi nadmierne faworyzowanie w codziennej pracy klubu i w sporcie niektórych, nawet zasłużonych jednostek. Dziś bowiem nie jednostki, lecz ogół danego klubu, czy sekcji stanowi o jego wartości i poziomie. Zdajemy sobie sprawę z tego, że wszelkie faworyzowanie pozostanie zawsze ze szkodą dla młodszych, początkujących zawodników i hamuje w ten sposób podniesienie się ogólnego poziomu. Faworyzowanie nie mające nic wspólnego z warunkami słusznie zapewnionymi w skali ogólnokrajowej naszym członkom kadry reprezentacyjnej.

Ściśle z tym zagadnieniem wiąże się podejście niektórych ośrodków naszego sportu motorowego do sprawy wyczynów i rekordów. Zdarza się jeszcze, że w niektórych klubach wszystkie wysiłki i środki materialne służą jedynie do zabezpieczenia sobie kilku tytułów mistrzowskich, cennych nagród i pierwszych miejsc w spotkaniach eliminacyjnych. Nie umniejszając znaczenia osiągnięć indywidualnych i zdobycia takiego czy innego tytułu, musimy gospodarkę naszymi publicznymi środkami materialnymi oraz własną pracę skierować tak aby również na odcinku

— **szkolenia nowych kadr**
— **rozszerzenia bazy ludzkiej**
— **uaktywnienia życia społeczno-politycznego klubu**
— **podniesienia poziomu wyrobienia obywatelskiego każdego z członków**

móc się pochwalić równie dobrymi rezultatami.



Na Placu Zwycięstwa w Warszawie przedstawiciele zorganizowanego sportu motorowego demonstrowali swą łączność z obozem postępu w czasie obchodów Dnia Pokoju.

Dziś już bowiem nie będzie w Polsce Ludowej sportowcem w pełnym znaczeniu tego słowa ten, kto zajmuje tylko pierwsze miejsca i przed innymi przychodzi do mety. Miarą być może jedynie wszechstronna, pozytywna ocena całej sylwetki człowieka. Jego poziom moralny, wyrobienie obywatelskie i osiągnięcia nie tylko w sporcie ale i w codziennej pracy. O tym kluby i sekcje motorowe zapominać nie powinny. Rozszerzenie więc zajęć polityczno-wychowawczych, a tam gdzie ich nie było rozpoczęcie pracy od podstaw, — staje się jednym z ważniejszych zadań na najbliższym etapie.

Jednocześnie zniknąć musi — nie do pomyślenia w warunkach socjalistycznego sportu — zbytnie faworyzowanie dochodowych i bardziej atrakcyjnych kategorii. Prawda, że na zachodzie o rozwoju sportu decyduje — zgodnie z prawami kapitalistycznego rynku — jedynie jego kasowość. Sport w Polsce Ludowej uwolnił się jednak raz na zawsze od takich czynników, wypaczających normalny jego rozwój. Sport w Polsce Ludowej dzięki pomocy socjalistycznego państwa, doceniającego w pełni potrzebę ruchu wf i sportu, potoczy się szerokim nurtem ogarniając wszystkich ludzi pracy i stanie się wykładnikiem siły i tężyzny naszej młodzieży i mas pracujących całego kraju. O tym niech nie zapominają niektórzy działacze sportowi, działacze „starej daty". Były bowiem kluby, których zarządy nie reprezentowały w dostatecznej mierze, a niekiedy i wcale, aktywistów organizacji młodzieżowych oraz ludzi postępowych oddanych szczerze sprawie ludowego sportu. Stąd wypływały pewne niedociągnięcia. Stąd wypływało niezrozumienie i niewłaściwe podejście do poszczególnych zagadnień naszej pracy: szkolenia, imprez, sprzętu itp.



W wielu imprezach motorowych w Związku Radzieckim samochody „Pobieda" wykazały swoje wysokie zalety eksploatacyjne i techniczne.

A zatem w interesie ogółu motocyklistów będzie przy nadchodzących wyborach do zarządów klubów i sekcji zmienić swą orientację, opierając pracę nowych zarządów na elemencie młodym, ale wyrobionym już w pracy społecznej i w sporcie. Powołanie do zarządów klubów i sekcji działaczy młodzieżowych, przedstawicieli kół terenowych, związanych ściśle z terenem, rozumiejących potrzeby i znających bolączki naszych motocyklistów — oto zadanie do zrealizowania w czasie dorocznej zmiany personalnej w zarządach sportowych.

O WSZECHSTRONNOŚĆ NASZEJ PRACY

Nie było również w dostatecznej mierze dobrze pomyślanej propagandy sportu motorowego i motoryzacji na odcinkach zaniedbanych dotychczas celowo przez sanację. Nie było jej na wsi, a często i w wielu ośrodkach fabrycznych. Włączanie tych odcinków do współuczestniczenia w ruchu sportu motorowego odbywać się będzie systematycznie w miarę narastania własnych, krajowych maszyn i sprzętu. Ale już dziś konieczne jest stworzenie tam — za pomocą sportu motorowego — sprzyjającego podłoża dla takiej akcji, uświadomienie i krzewienie techniki motoryzacyjnej.

Imprezy i pokazy motorowe na wsi stać się powinny, zwłaszcza dla młodzieży wiejskiej i Ludowych Zespołów Sportowych jeszcze jednym środkiem do wykazania wielu wartości nowoczesnej techniki, której zrozumienie i szerokie zastosowanie przyspieszy przeobrażenie wsi polskiej na drodze do zespołowych, socjalistycznych metod pracy. Ten ważny odcinek nie może znaleźć się na uboczu działalności naszych przodujących klubów motorowych.

W związku z tym należałoby również zrewidować charakter wielu dotychczasowych imprez motorowych. Pomijając już niedostateczną ilość imprez terenowych (patrz „ZK" Nr. 21 str. 8); jak biegi na przełaj, moto-crossy, raidy terenowe; należałoby znacznie rozszerzyć i urozmaicić ich regulamin. Dodanie całego szeregu prób sprawności zastosowanie — w większym niż dotychczas stopniu — jazdy zespołowej, wykonywanie różnego rodzaju napraw w warunkach polowych, a przede wszystkim oparcie się na przepisach wojskowej jazdy patrolowej i zwiadowczej — oto znowu dalsze wytyczne, które pozwolą usunąć jednostronność naszego sportu motorowego. Dlatego współpraca z wojskiem, z oddziałami Służby Samochodowej dotychczas jeszcze niedostateczna, powinna się w najbliższym sezonie znacznie rozwinąć. Szkolenie nowych kadr sportowców motorowych, a dalej przeprowadzanie wielu imprez winno odbywać się według zaleceń i instrukcji będących jednocześnie instrukcjami w szkoleniu i w ćwiczeniach wojska. O ile łatwiej bowiem było radzieckiemu zwiadowcy motocykliście — jak to widzieliśmy podczas wojny z hitlerowskim najeźdźcą — wypełniać w najtrudniejszych warunkach terenowych i w zimie swoje bojowe zadania, ponieważ jako sportowiec otrzymał był wszechstronne przeszkolenie jeździeckie i wysoki poziom wyszkolenia technicznego.

Również zapraszanie do udziału w ciekawszych i trudniejszych imprezach motorowych oficerów i podoficerów WP powinno jaknajczęściej mieć miejsce.

W nadchodzącym etapie wysuwa się również na pierwszy plan zagadnienie rozszerzenia kontaktów w dziedzinie sportu motorowego z krajami demokracji ludowej, a przede wszystkim ze Związkiem Radzieckim. Kontakty takie, to nie tylko, jakby się mogło wydawać, wspólne imprezy i szlachetna rywalizacja sportowa. Nasze bowiem i tak nie liczne dotychczasowe wspólne imprezy, nie mogły objąć całości zagadnień sportu motorowego. W tym wypadku potrzebna jest gruntowna wymiana doświadczeń na wszystkich odcinkach naszej pracy. Wzorując się na osiągnięciach w Związku Radzieckim, jeszcze więcej będziemy mogli z nich skorzystać przy bezpośrednim zetknięciu się z radzieckim sportem motorowym, jak również ze sportem Czechosłowacji, czy Węgier. W ten sposób doświadczenia i osiągnęcia sportu motorowego ZSRR, Czechosłowacji i innych krajów demokracji ludowej staną się pomocą w pracy naszych klubów i podniosą poziom polskiego motocyklizmu.

SILNIEJSI NIŻ DOTYCHCZAS — RUSZAMY NAPRZÓD

Aby móc sprostać czekającym nas zadaniom należy wykorzystać już najbliższe tygodnie, a nawet dni. Okres zimowy



„Wieziemy Wici Pokoju" — pod takim hasłem przybyli ze wszystkich stron kraju nasi motorzyści do stolicy dla wzięcia udziału w międzynarodowym dniu pokoju. Na zdjęciu reprezentacja Wrocławia.

w sporcie motorowym nie jest bynajmniej jakimś odpoczynkiem. Przeciwnie. Okres zimowy cechować powinna intensywna praca przygotowawcza. Stworzenie całorocznego planu we wszystkich gałęziach naszego sportu oraz uzgodnienie go i skoordynowanie z całokształtem zagadnień sportowych, gospodarczych i politycznych w kraju — to zadanie podstawowe naszych władz, bez którego nie do pomyślenia byłby normalny rozwój sportu motorowego. Stworzenie rocznego planu pracy to nie tylko rozpisanie kalendarza imprez, który był dotychczas — jak twierdzą złośliwi — na to, aby wyznaczone terminy można było dowolnie przesuwać. Mamy nadzieję, że już w następnym numerze naszego pisma będziemy mogli podać dokładnie poszczególne punkty planu pracy w sporcie motorowym na rok 1950. Plan taki będzie odpowiedzią naszych organizacji motorowych na zobowązania i plany produkcyjne klasy robotniczej. Będzie on również odpowiedzią na wspaniały plan pracy AKRCS, ogłoszony w Nr. 68 „Svet Motoru"; obejmujący wszystkie zagadnienia działalności motoryzacyjnej w Czechosłowacji, który dowiódł, że AKRCS w szybkim tempie z elitarnego, mieszczańskiego stowarzyszenia stał się masową organizacją motorową ludzi pracy.

Okres zimowy to również czas przeznaczony na stworzenie silnego zaplecza technicznego przez kluby motorowe dla racjonalnej obsługi i eksploatacji maszyn w sezonie. To czas na zaopatrzenie się w brakujący sprzęt i części. To jeszcze bardziej intensywne doszkalanie swych członków i zapewnienie im wszechstronnego rozwoju.

Aby podołać tym wszystkim zadaniom polski sport motorowy na pierwszym etapie swej nowej drogi otrzymał — jak nigdy dotąd w historii sportu — olbrzymią pomoc państwa. Już dziś posiadamy nie notowane dotychczas ilości nowych maszyn wyczynowych. Sprowadzanie kosztownego sprzętu kontynuowane będzie nadal w roku 1950. Otrzymamy dla celów sportowych nowe samochody i motocykle ze Związku Radzieckiego, motocykle z Czechosłowacji oraz żużlówki i szereg maszyn wyczynowych. Poraz pierwszy seria 50 krajowych maszyn sportowych specjalnych, zasili kluby i sekcje motorowe. Znaczne kredyty przyznane na przeprowadzene rozmaitych kursów oraz obozów kondycyjnych, na budowę nowych urządzeń sportowych świadczą o rzetelnej trosce państwa o sport motorowy.

Ważnym również momentem w rozwoju sportu i motoryzacji w Polsce będzie połączenie, mające nastąpić w drugiej połowie stycznia 1950 roku, dwóch organizacji: Polskiego Związku Motocyklowego i Automobilklubu Polski w jedną wspólną p. n. Polski Związek Motorowy. Połączenie to na zawsze usunie sztuczne rozgraniczenia pomiędzy motocyklizmem, a automobilizmem. Pozwoli na jeszcze trwalsze scementowanie wszystkich sił dla dobra polskiej motoryzacji i polskiego sportu motorowego.

Nie zapominajmy bowiem, jak głosi Uchwała Biura Politycznego,

że „**Powszechne wychowanie fizyczne i masowy sport w Polsce Ludowej to pomnożenie sił budowniczych Polski Socjalistycznej, jeden ze środków wychowania w duchu międzynarodowej solidarności sił postępu, to jeden ze środków walki o trwały i demokratyczny pokój".**

„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji, Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89680, wewn. 2974. Administracja, Warszawa, ul. Nowowiejska 31 Konto PKO Nr. 1-9100 Druk. Z. G. P. W. B-92392